

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ УКРАИНЫ

ОДЕССКАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ ЮРИДИЧЕСКАЯ АКАДЕМИЯ

Е.В. Додин, С.А. Кузнецов, Т.В. Аверочкина

Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплавании

Учебное пособие

Под общей редакцией академика С.В. Кивалова

Львов “Сполом” 2009

УДК 347.799.6:341.24(477)(075.8)
ББК 67.404.2(4Укр)я73
Д 603

Додин Е.В.

Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплавании: учеб. пособие / Додин Е.В., Кузнецов С.А., Аверочкина Т.В. / Под общей редакцией академика С.В. Кивалова – Львов: «Сполом», 2009. - 380 с.

Международное морское судоходство на сегодня подтверждает свое ведущее положение на рынке транспортных услуг по перевозке грузов и пассажиров и является одним из ярчайших проявлений международного сотрудничества и интеграции. Одним из наиболее ярких примеров двустороннего сотрудничества в сфере морского торгового мореплавания являются соглашения между правительствами государств о морском торговом судоходстве. Заключение подобных соглашений является важным шагом для дальнейшего развития перспективных направлений сотрудничества в сфере морского судоходства между государствами, налаживания торгово-экономических связей, улучшения взаимных условий транзита и перевозок пассажиров и грузов, укрепления добрососедских отношений. Учебное пособие содержит тексты двусторонних соглашений Украины о торговом мореплавании, двусторонние соглашения бывшего СССР по этому вопросу, которые на сегодняшний день не утратили своей силы и действуют в соответствии с Законом Украины «О правопреемстве Украины», Международную Конвенцию и Статут о международном режиме морских портов 1923 года и Международную Конвенцию и Статут о свободе транзита 1921 года, а также теоретический материал, касающийся заключения и действия двусторонних соглашений о торговом мореплавании. Соглашения Украины о торговом судоходстве представлены как на украинском языке, так и в авторском переводе на русский язык, конвенции и статуты о режиме портов и о свободе транзита представлены на языке оригинала, а также в переводе на русский и украинский языки.

Учебное пособие может быть использовано студентами юридических и специальных технических вузов при изучении учебных дисциплин «Морское право», «Морское частное право», «Таможенное право», оно также будет интересно всем, кто интересуется вопросами морского права, а также практическим работникам морской отрасли, ученым и специалистам с точки зрения применения, изучения соглашений, обобщения накопленного опыта и разработки новых предложений.

Рецензенты:

И.М. Пахомов - Академик Украинской академии наук, доктор юридических наук, профессор, Заслуженный деятель науки и техники Украины, заведующий кафедрой правоведения Одесского государственного экономического университета;

А.Н. Шемякин - доктор юридических наук, профессор, первый проректор Одесской национальной морской академии;

А.И. Берлач - доктор юридических наук, профессор, проректор Одесского государственного университета внутренних дел по научной работе;

Н.А. Зелинская - доктор юридических наук, профессор кафедры международного права и международных отношений Одесской национальной юридической академии

Б.А. Кормич - доктор юридических наук, профессор кафедры морского и таможенного права Одесской национальной юридической академии.

Рекомендовано в печать Ученым советом
Одесской национальной юридической академии
21 февраля 2009 года, протокол №5

ISBN _____

© Додин Е.В., Кузнецов С.А., Аверочкина Т.В., 2009
© Оформление _____, 2009

К читателям

Одесская национальная юридическая академия – одно из немногих высших юридических учебных заведений Украины, занимающееся фундаментальными исследованиями в области морского права. Впервые в Украине в Академии создана и успешно работает кафедра морского и таможенного права, активно изучающая и разрабатывающая актуальные теоретические и практические проблемы публичного и частного морского права. На счету кафедры подготовка проектов изменений и дополнений в Кодекс торгового мореплавания Украины, в нормативно-правовую базу Министерства транспорта и связи Украины, а также предложения о присоединении Украины к ведущим международно-правовым актам по морскому праву. Такое внимание объясняется тем, что практически вся хозяйственная жизнь южного региона нашего государства связана с торговым мореплаванием, а дальнейшая интеграция Украины в мировое сообщество и разветвление внешнеэкономических связей украинских и зарубежных субъектов хозяйствования требуют повышения уровня юридического сопровождения этой деятельности, приведения его в соответствие с мировыми стандартами и правилами.

Глобализация мировой экономики, развитие и расширение торговых путей убедительно доказывает дальнейшее усиление влияния и значимости морского сообщения между государствами. Международное морское судоходство на сегодня подтверждает свое ведущее положение на рынке транспортных услуг по перевозке грузов и пассажиров и является одним из ярчайших проявлений международного сотрудничества и интеграции. Общественные отношения, связанные с осуществлением международного морского судоходства, требуют соответствующего правового регулирования и не только национальными законодательствами, а и общепризнанными, принятыми в процессе кооперации усилий и учета интересов многих государств нормативно-правовыми актами международного характера. Формируя систему международного морского права, мировое сообщество вырабатывает унифицированные правила и процедуры, обязательные для исполнения всеми договаривающимися сторонами. Это позволяет однообразно организовать международное морское судоходство, обеспечивая безопасность мореплавания и защиту окружающей природной среды, а также защиту коммерческих интересов всех участников процесса. Поэтому в практике международного морского мореплавания настолько широко распространенной является практика регулирования отношений путем международных соглашений, как многосторонних, региональных, так и двусторонних. Одним из наиболее ярких примеров двустороннего сотрудничества в сфере морского торгового мореплавания являются соглашения между правительствами государств о морском торговом судоходстве. Заключение подобных соглашений является важным шагом для дальнейшего развития перспективных направлений сотрудничества в сфере морского судоходства между государствами, налаживания торгово-экономических связей, улучшения взаимных условий транзита и перевозок пассажиров и грузов, укрепления добрососедских отношений. Поскольку в них, как правило, получают освещение вопросы портовых формальностей, налогообложения, юрисдикции, проведения спасательных операций во внутренних, портовых водах договаривающихся сторон.

Наличие в Украине богатого морехозяйственного комплекса, пересечение на территории нашего государства мировых транспортных артерий, подготовка высококлассных специалистов морской отрасли требует от государства активной дипломатической работы по заключению соглашений о взаимном установлении благоприятных режимов пребы-

вания судов в портах, признания дипломов моряков, решения вопросов, связанных с совместным проведением спасательных операций, а также об административных, таможенных и карантинных формальностях и вопросах уголовной юрисдикции относительно экипажей судов договаривающихся сторон.

Как известно, внутренние морские воды находятся под исключительным суверенитетом прибрежного государства и деятельность в этих морских пространствах подчиняется требованиям национального законодательства прибрежного государства и очень редко находит свое отражение в международных документах. Но развитие экономических связей и необходимость создания максимально благоприятных условий для торгового мореплавания вынуждают прибрежные государства осуществлять свою суверенную власть в портах с учетом складывающейся мировой практики и изменять ее с целью облегчения процедуры захода и пребывания иностранных торговых судов в портах. Государство как суверен имеет право решать вопрос о том, открывать или нет порты для захода иностранных судов. Этот международный обычай впервые был подтвержден Конвенцией и Статутом о режиме морских портов, подписанной в Женеве в 1923 году. Ее участниками являются более сорока прибрежных государств. Впервые на международном уровне этот документ закрепил обязанность договорных государств обеспечить судам любого другого договаривающегося государства обращение, равное тому, каким пользуются его собственные суда или суда любого другого государства в морских портах, находящихся под его суверенитетом или властью относительно свободы доступа в порт и его использования, а также полного пользования льготами, которые оно предоставляет для судоходства и коммерческих операций их судам, товарам и пассажирам.

Однако для государств, не присоединившихся к этой Конвенции и Статуту достаточно удобной практикой является заключение двусторонних соглашений о режиме пребывания судов в портах. По этому пути пошло и наше государство, и на сегодняшний день соглашения о морском торговом судоходстве подписаны Украиной с Российской Федерацией, Турцией, Болгарией, Вьетнамом, Германией, Грецией, Грузией, Эстонией, Египтом, Израилем, Ираном, Китаем, Кубой, Латвией, Ливией, Литвой, Мавританией, Панамой, Сирией, Словенией, США, Францией, Индией, Иорданией, Кореей, Специальным Районом Гонконг Китайской Народной Республики.

Учитывая актуальность и необходимость изучения двусторонних соглашений о торговом мореплавании в учебном курсе по морскому праву, морскому частному праву, таможенному праву сотрудниками кафедры морского и таможенного права Одесской национальной юридической академии подготовлено представляемое вниманию читателей издание, включающее в себя кроме двусторонних соглашений Украины о торговом мореплавании, двусторонние соглашения бывшего СССР по этому вопросу, которые на сегодняшний день не утратили своей силы и могут быть использованы для сравнительного анализа, Международную Конвенцию и Статут о режиме морских портов 1923 года, а также теоретический материал, касающийся заключения и действия двусторонних соглашений о торговом мореплавании.

С наилучшими пожеланиями к читателям,

**Президент
Одесской национальной
юридической академии,
академик С.В. Кивалов**

Предисловие

Внутренние морские воды являются частью государственной территории и, так же как и территориальное море, находятся под суверенитетом прибрежного государства (Статья 2 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (далее – UNCLOS'82)¹. В отличие от режима территориального моря, во внутренних водах иностранным торговым судам не предоставляется «право мирного прохода» (Раздел 3 UNCLOS'82).

По своему правовому положению воды порта, в основном, не отличаются от внутренних морских вод, в состав которых они входят (Ст. 11 UNCLOS'82; п. 2 ст. 6 Закона Украины «О государственной границе Украины»)². И, следовательно, «режим внутренних вод устанавливается прибрежным государством по собственному усмотрению»³ – вывод морских юристов; а «правовой режим портов устанавливается исключительно национальным законодательством»⁴ – вывод юристов-международников.

М.Е. Черкес пишет: «Что касается морских портов, то, как отмечают, не существует нормы общего международного права, обязывающей государства, владеющие морскими портами, предоставлять иностранным судам свободу доступа в них. Прибрежное государство вправе само определять порядок доступа в свои порты судов других стран, а также правовой режим их пребывания в них»⁵.

Следует иметь в виду, что признание за прибрежными государствами права на самостоятельное регулирование условий захода иностранных судов в порты не должно означать, что это право вообще ничем не ограничено. «Прежде всего, компетенция прибрежного государства в отношении иностранных судов должна соотноситься с общепризнанными нормами международного права (например, с принципом недискриминации)»⁶.

Считается, что в открытые порты должен быть обеспечен свободный доступ всех судов без какой-либо дискриминации и независимо от флага, который несет судно. «Правовой режим пребывания иностранных судов в порту определяется или соответствующим соглашением между государством флага судна и государством порта (о торговле и мореплавании) или нормами международного обычного права (на общих основаниях) без какой-либо дискриминации флагов»⁷.

По мнению Отфейля «морские сношения ... породили гораздо большее число конвенций, чем сношения сухопутные ...» и «...не только потому, что они гораздо более важны и более сложны...»⁸. Однако, несмотря на то, что торговое судоходство в силу присущей ему специфики носит ярко выраженный международный характер, а нормальное осуществление торгового судоходства нуждается в том, чтобы суда по возможности беспрепятственно и при соблюдении минимальных формальностей заходили в иностранные порты, в современном международном праве отсутствует универсальная конвенция, регламентирующая правовой режим судна в иностранном порту. Женевскую конвенцию и Статут о международном режиме морских портов 1923 г. ратифицировали всего лишь несколько стран⁹.

Потребность создания максимально благоприятных условий для международного мореплавания и развития экономического сотрудничества с другими странами обуславливает необходимость учета норм международного права и мировой практики, направленных на облегчение требований в отношении документов и процедур при заходе, стоянке и отходе иностранных судов в портах прибрежных государств¹⁰.

Еще в 1959 году Международный морской комитет опубликовал предварительный проект международной конвенции о режиме судов в иностранных портах. Эта инициатива встретила, в принципе, положительный отклик, в том числе и со стороны специалистов¹¹.

Более того, в 1974 году СССР внес в Международную морскую организацию (International Maritime Organization (IMO), далее – ИМО) новый проект такой конвенции. Вопрос о выработке конвенции был включен лишь в долгосрочную программу работы юридического комитета ИМО, хотя потребности международного мореплавания свидетельствуют о его достаточной актуальности¹².

Вместе с тем, в связи с интенсивным развитием международного судоходства в настоящее время

¹ Здесь и далее мы пользуемся: Конституция для океанов (UNCLOS 82): Учебно-методическое пособие / Сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов / Под ред. С.В. Кивалова // Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). – 1998. – № №/II.

² Про державний кордон України: Закон України від 04.11.91 р. № 1777-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 2. – Ст. 5 (із змінами та доповненнями).

³ Современное морское право и практика его применения / И.И. Барина, Б.С. Хейфец, М.А. Пигу и др. – М., 1985. – С. 62.

⁴ Международное публичное право: Учебник. Изд. 2-е, перераб. и доп. / Под ред. К.А. Бекяшева. – М., 1999. – С. 440.

⁵ Черкес М.Е. Международное право: Учебное пособие. – Одесса, 2004. – С. 203 – 204.

⁶ Киселев В.А. Некоторые вопросы регулирования допуска иностранных судов в порты // Морское право и международное судоходство: Сб. научн. тр. / Под ред. А.Л. Колодкина. – М., 1985. – С. 3 – 17. – С. 5.

⁷ Международное публичное право: Учебник. Изд. 2-е, перераб. и доп. / Под ред. К.А. Бекяшева. – М., 1999. – С. 441 (Конвенция и Статут 1923 г. авторами учебника не упоминаются).

⁸ Отфейль. История происхождения, развития и изменения морского международного права. 2-е изд. / Пер. А. Долгова. – С.-Петербург, 1887. – С. 31.

⁹ Конвенция и Статут о международном режиме морских портов 1923 г. // Джавад Ю.Х. Международные соглашения по морскому судоходству. Изд. 2-е дополненное. – М., 1968. – С. 118 – 119.

¹⁰ Демиденко В.В. Прибрежные морские пространства // Современное международное морское право и практика его применения Украиной. – К., 1995. – С. 27 – 37. – С. 28.

¹¹ Колодкин А.Л. К разработке проекта конвенции о режиме морских судов в иностранных портах // Морское право и практика. Информационный сборник. – Вып. 135. – М. – Л., 1965. – С. 3 – 18.

¹² Молодцов С.В. Международное морское право. – М., 1987. – С. 68.

наметилась тенденция по ограничению юрисдикции прибрежного государства в отношении иностранных судов, находящихся в его внутренних водах. Рядом государств и международных морских организаций было выдвинуто предложение о необходимости заключения международной конвенции о внутренних морских водах, которая кодифицировала бы базисные положения, выработанные международной практикой, а национальное право конкретизировало бы и детализировало их.

Отдельные вопросы правового положения торговых судов нашли свое отражение в некоторых специальных международных договорах (Конвенция по облегчению морского судоходства 1965 г.¹³, Международные санитарные правила 1969 г.¹⁴, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.¹⁵ и др.). В частности, правила Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года направлены на упрощение и сокращение до минимума формальностей для облегчения и ускорения международного морского судоходства и предотвращения задержек судов и находящихся на них лиц и имущества¹⁶.

Действительно, значительная часть вопросов, возникающих в практике торгового судоходства, уже урегулирована в различных международных документах. Существует целая система норм международного морского права, определяющих режим торгового судоходства в открытом и территориальном море¹⁷. Однако вместе с этим практика торгового судоходства показывает, что определенные проблемы возможно и необходимо решать между заинтересованными государствами на двустороннем уровне. В течение многих десятилетий это обычно осуществлялось в виде заключения соглашений или договоров о торговле и мореплавании. В период становления и укрепления своих позиций в мировой торговле (примерно с 1925 г. до конца пятидесятих годов прошлого века) Советский Союз также заключал такие договоры. Среди судоходных вопросов, регулируемых в этих документах, находятся положения, устанавливающие режим пребывания судов в портах договаривающихся сторон, взаимное признание судовых документов, а также оказание помощи судам и экипажам при кораблекрушениях¹⁸.

Начиная с 60-х годов бурный рост масштабов международного морского судоходства и возрастающее обособление морского транспорта как относительно самостоятельной отрасли хозяйства вызвали потребность в урегулировании межгосударственных отношений в области судоходства посредством специальных морских соглашений, отдельных от торговых договоров. Такая практика в настоящее время получила широкое распространение во всем мире¹⁹. В литературе также указывается, что в последние годы «государства заключают двусторонние договоры о морском судоходстве, в которых, в частности, имеются положения о доступе иностранных судов в порты и правовом режиме таких судов в портах»²⁰. М.Е. Черкес отмечает: «Весьма часто государства заключают договоры о торговле и мореплавании, в которых регулируют доступ своих судов в иностранные порты»²¹. «Двусторонние соглашения, заключаемые государствами в целях более подробного регулирования, по сравнению с договорами о торговле и мореплавании отношений, возникающих в области международного торгового судоходства. В этих соглашениях отражаются многие обычные нормы, существующие как в практике международного торгового мореплавания, так и во взаимоотношениях конкретных государств. Практика применения соглашений о торговом судоходстве показывает, что они являются надежной правовой основой для укрепления связей в этой области между странами, независимо от их социального строя или степени развития национального торгового флота»²².

В соглашениях о торговом судоходстве материализуются многие обычные нормы, существующие как в практике международного торгового мореплавания, так и во взаимоотношениях договаривающихся сторон. За некоторыми исключениями, соглашения о торговом судоходстве однотипны по своему содержанию. «Некоторые различия в решении одних и тех же вопросов, по всей вероятности, можно объяснить состоянием политических и экономических отношений между государствами»²³. Они регулируют три основные группы вопросов (вопросы судоходной политики договаривающихся сторон, режим судов и их экипажей, сотрудничество двух стран в области мореплавания).

Основой составления двусторонних договоров является принцип взаимности и, следовательно, как

¹³ Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 года (с поправками на 01.01.2000) = *Convention on facilitation of international maritime traffic, 1965 (FAL-65)*. – СПб, 2000.

¹⁴ Международные санитарные правила 1969 года. Такие правила принимались в 1903 г.; в 1926 г. была принята Международная санитарная конвенция, которую в 1951 г. заменили Международные санитарные правила (уточнены в 1969 г.). В Украине с 2000 г. введены в действие: *Державні санітарні правила для морських суден України* (ДСП 7.7.4. – 057 - 2000). – Одеса, 2002.

¹⁵ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (текст, измененный Протоколом 1988 года к ней и с поправками) = *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (text modified by the Protocol of 1988 relating thereto, including Amendments)*. – СПб, 2002.

¹⁶ Демиденко В.В. Прибрежные морские пространства // Современное международное морское право и практика его применения Украиной. – К, 1995. – С. 27 – 37. – С. 28.

¹⁷ Сборник договоров и соглашений СССР с иностранными государствами о морском торговом судоходстве. – М.: В/О «Мортехинформреклама» 1983. – С. 6.

¹⁸ Сборник договоров и соглашений СССР с иностранными государствами о морском торговом судоходстве. – М.: В/О «Мортехинформреклама» 1983. – С. 7.

¹⁹ Сборник договоров и соглашений СССР с иностранными государствами о морском торговом судоходстве. – М.: В/О «Мортехинформреклама» 1983. – С. 7.

²⁰ Международное право: Учебник. Отв. ред. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. – М., 2000. – С. 523.

²¹ Черкес М.Е. Международное право: Учебное пособие. – Одесса, 2004. – С. 205.

²² Иванов Г.Г. Соглашения о торговом судоходстве // Словарь международного морского права / Отв. ред. Ю.Г. Барсегов. – М., 1985. – С. 220.

²³ Андрианов В.И. Комментарий (к Соглашениям между Правительством Российской Федерации и правительствами Украины и Латвийской республики о торговом судоходстве) // Морское право и практика. – М., 1995. – Вып. 3 (31). – С. 19.

минимум учебные темы, касающиеся правового статуса и правового режима территориальных и внутренних морских вод Украины в т.ч. вод украинских портов, в части, касающейся допуска и пребывания в них иностранных судов и членов экипажа, пассажиров и грузов этих судов, правового статуса и правового режима допуска в территориальные и внутренние морские воды (в т.ч. иностранные порты) иных государств и пребывания в них судов Украины и украинских моряков, просто не могут изучаться без использования настоящего пособия. Кроме того, с целью проведения сравнительного анализа в сборник включены соглашения о торговом мореплавании, заключенные СССР, а также Конвенция и Статут о международном режиме морских портов 1923 г. и Конвенция и Статут о режиме транзита 1921 г., которые впервые на международном уровне закрепили обязанности договаривающихся государств по обеспечению судам договаривающихся государств обращение, равное тому, которым пользуются его собственные суда или суда любого другого государства в морских портах, находящихся под его суверенитетом или властью, относительно свободы доступа в порт и его использования, а также полного пользования льготами относительно транзита, которые он предоставляет для судоходства и коммерческих операций их судам, товарам и пассажирам. Установленное таким образом равенство обхождения распространяется на любого вида льготы, касающиеся предоставления мест у причалов, разгрузки и погрузки, а также различных пошлин и сборов, взыскиваемых от имени или для правительства, официальной власти, концессионеров или каких-либо других учреждений (ст. 2 Статута о международном режиме морских портов). Следует отметить также, что «после образования независимой Украины все страны, имевшие с СССР соглашения о морском торговом судоходстве, кроме Индии, подтвердили, что для украинских судов будут действительны те же режимы захода в порты, что действовали для судов под советским флагом».²⁴

Нельзя не вспомнить, что и в дореволюционной России некоторые авторы касались в своих трудах вопросов, связанных с предоставлением тех или иных привилегий в зависимости от флага судна. Так, А.Ф. Федоров в своем учебнике 1913 г. «Морское право» в главе о морском судне писал, что «...заключаемые на судне гражданские сделки, так точно и совершаемые на нем проступки и преступления обсуждаются по отечественным для данного судна законам, причем в действии, происходящие на иностранном судне, местная власть не вмешивается, насколько эти действия не производят беспорядка вне судна; с другой же стороны, судно пользуется правом на то уважение, которое должны оказывать иностранцы его отечеству. На этом положении основывается, между прочим, санкционированный Парижским трактатом 1856 г., принцип морского международного права, что флаг покрывает товар (*le pavillon couvre la marchandise*). В связи с этим же, судно приобретает право на покровительство со стороны пребывающих за границей отечественных дипломатических представителей. Кроме того, судно в зависимости от своей национальности может пользоваться в отечестве, а иногда даже и в водах некоторых иностранных государств, различными чисто коммерческими привилегиями (впрочем, за последнее время все менее распространенными в виду уравнивания в этом отношении на почве взаимности прав иностранных судов с отечественными). Так, прежде, например, устанавливались при входе судна в порт сборы различные в зависимости от национальности судна; или взимались различные на этом же основании таможенные пошлины и т. п. В настоящее же время все относящиеся сюда привилегии, где существуют, сводятся главным образом лишь к праву рыбной ловли, допускаемой на известном расстоянии от берега только для судов отечественных, и к праву каботажного плаванья, т. е. плаванья между отечественными портами, как, например, это в частности установлено в нашем законе».²⁵

Настоящее учебное пособие ставит своей целью ознакомление студентов, осваивающих учебные дисциплины «Морское право», «Морское частное право», «Таможенное право» с содержанием двусторонних соглашений Украины по торговому мореплаванию. Трудно дать полный перечень тем, изучение которых не связано с обращением к этим соглашениям, однако учебная и учебно-методическая литература как по международному публичному праву, так и по морскому публичному и морскому частному праву; таможенному праву не уделяет им достаточного внимания (правильнее будет сказать – совсем не уделяет внимания).

Соглашения Украины о торговом судоходстве представлены как на украинском языке, так и в авторском переводе на русский язык, конвенции и статуты о режиме портов и о свободе транзита представлены на языке оригинала, а также в переводе на русский и украинский языки, что позволит расширить круг читателей и географию распространения учебного пособия. Большая часть соглашений ратифицированы (18), два утверждены, по поводу соглашения Украины с Россией состоялся обмен нотами, а о некоторых соглашениях информация о ратификации или утверждении отсутствует (Вьетнам, США, Германия, Эстония, Грузия).

Авторы-составители надеются на то, что учебное пособие окажется полезным всем тем, кто интересуется вопросами морского права (как международного публичного, так и частного), таможенного права оно несомненно привлечет внимание практических работников отрасли, а также ученых и специалистов с точки зрения применения, изучения соглашений, обобщения накопленного опыта и разработки новых предложений.

Сотрудники кафедры морского и таможенного права ОНЮА:

д.ю.н., профессор, заведующий кафедрой Е.В. Додин;

к.ю.н., профессор кафедры С.А. Кузнецов;

к.ю.н., доцент кафедры Т.В. Аверочкина.

²⁴ Строкань Т. Соглашения о судоходстве // *Порты Украины*. – 1997. - № 1. – С. 35.

²⁵ Федоров А.Ф. *Морское право* / Вступит. слово Президента Одесской национальной юридической академии, академика С.В. Кивалова; сост. Т.В. Аверочкина, Е.В. Додин, С.А. Кузнецов. – О.: Фенікс, 2008. – С. 50

Глава I. Место и роль двусторонних соглашений о торговом мореплавании

1.1. Международный договор – основа международного сотрудничества. Общие положения права международных договоров.

В истории развития международных отношений международные договоры играли и продолжают играть важную роль как один из основных источников международного права²⁶. Это признание международного договора заняло в международном праве крепкое и безоговорочное место достаточно давно, послужив одним из главных факторов кодификации права международных договоров²⁷.

Международный договор является главным правовым средством регулирования международных отношений и основным источником международного права. Как писал немецкий ученый Г. Крегер, «международное право является договорным правом, и угроза договорному праву является угрозой всему международному правопорядку»²⁸.

Право международных договоров является отраслью общего международного права и представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих отношения государств и других субъектов международного права по поводу заключения, действия и прекращения международных договоров²⁹.

Данная отрасль международного права имеет почтенную историю. Первые дошедшие до наших дней международные договоры датируются XXIII и XIII вв. до н.э. Длительное время единственным источником права международных договоров являлись обычаи. Первый кодификационный акт в области права международных договоров был принят в 1928 году на конференции американских государств – Гаванская конвенция о договорах. Конвенция имела региональный характер, так как действовала лишь в Латинской Америке.

В 1969 г. в Вене на международной конференции была принята Конвенция о праве международных договоров, которая вступила в силу в 1980 г. Украина является ее участницей. Конвенция 1969 г. кодифицировала обычно-правовые нормы в отношении главных вопросов, связанных с заключением, исполнением и прекращением договоров государствами. В связи с ростом активности на мировой арене международных организаций в 1986 г. была принята Венская конвенция о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями, которая пока еще не вступила в силу³⁰. В дополнение к Венской конвенции 1969 г. была принята Декларация о запрете применения военного, политического или экономического принуждения во время заключения международных договоров в качестве составной части Заключительного акта конференции ООН по праву договоров³¹.

Но само право международных договоров в определенной степени основывается на обычных нормах, и часть из них действует по сей день³². Существует широкий круг споров относительно ст. 38 Устава Международного Суда, которая приписывает руководствоваться обычаем во время толкования самого международного договора. Преамбула Венской конвенции также определяет, что «нормы международного обычного права будут как и до этого регулировать вопросы, не нашедших разрешения в положениях данной Конвенции»³³. Но сегодня положения конвенций считаются основным источником договорного права, которое заменяет обычаи. Это было сформулировано Международным Судом, который по одному из рассмотренных дел указал, что изложенные в Венской конвенции «нормы... могут рассматриваться как кодификация существующего обычного права, которое регулирует этот предмет»³⁴.

В научной литературе международный договор определяется как явно выраженное соглашение между государствами или иными субъектами международного права, которое заключено по вопросам, имеющим для них общий интерес, и призвано регулировать их взаимоотношения путем создания взаимных прав и обязанностей³⁵. Это определение широко распространено в литературе по международному праву. Однако Венская конвенция 1969 г. содержит другое определение международного

²⁶ Тимченко ЛД. *Международное право: Учебник*. – Издание второе, стереотипное. – Харьков: Консум; Нац. ун-т внутр. дел, 2002. – С. 82.

²⁷ Черкес М.Ю. *Міжнародне право: Підручник*. – К: Т-во «Знання», КОО, 2000. – С. 74.

²⁸ Цит. по: Лукашук И.И. *Механизм международно-правового регулирования*. – К: Вища школа, 1980. – С. 70.

²⁹ *Международное право: Учебник / Отв. ред. Ю.М. Колосов, В.И. Кузнецов*. – М., 1995. – С. 120; Баймуратов М.А. *Международное публичное право: Учебник*. – К., 2004. – С. 135.

³⁰ Тимченко ЛД. *Международное право: Учебник*. – Издание второе, стереотипное. – Харьков: Консум; Нац. ун-т внутр. дел, 2002. – С. 82–83.

³¹ Черкес М.Ю. *Міжнародне право: Підручник*. – К: Т-во «Знання», КОО, 2000. – С. 74.

³² Черкес М.Ю. *Міжнародне право: Підручник*. – К: Т-во «Знання», КОО, 2000. – С. 75.

³³ *Международное публичное право: Сб. документов*. – М.: БЕК, 1996. – Т. 1. – С. 67.

³⁴ Verdross. *Universales Völkerrecht*. – Wien, 1976. – S. 27.

³⁵ Талалаев А.Н. *Международные договоры в современном мире*. – М.: Международные отношения, 1973. – С. 11.

договора. В пункте «а» ст. 2 оно определяется как «международное соглашение, заключенное между государствами в письменной форме и регулируемое международным правом, независимо от того, содержится ли такое соглашение в одном документе, в двух или нескольких связанных между собой документах, а также независимо от его конкретного наименования». Нетрудно убедиться, что определение приведенное вначале абзаца является более широким и относится ко всем видам международных договоров, независимо от участвующих в нем субъектов, объекта регулирования, формы и наименования. Венская конвенция 1969 г. ограничивает сферу ее применения лишь договорами между государствами и лишь письменной формой. Ограничение сферы применения конвенции не лишает юридической силы соглашений, заключенных между государствами и другими субъектами международного права и между другими такими субъектами между собой. Вместе с тем, конвенция применяется к договорам, являющимся учредительными актами международных межправительственных организаций, и к любому договору, принятому в рамках международных организаций. Международно-правовая и судебная практика исходит из необходимости четкого разделения международного договора и контракта; последний не относится к международным договорам и к нему не применяются нормы Венской конвенции. Это было подтверждено решением Международного суда ООН по спору между Ираном и Англо-иранской нефтяной компанией, причем Международный Суд исходил из того, что компания является частной корпорацией и, даже если вторая сторона — это государство (Иран), она не может быть приравнена к субъекту права международных договоров³⁶.

В свою очередь юристы-международники определяют международный договор как соглашение. «Термин «договор», - писал американец Д. Филд в своем проекте Кодекса международного права, - означает письменное соглашение между двумя или более нациями для установления или отмены акта, создающего, прекращающего или другим образом затрагивающего международное право или отношение»³⁷.

Л. Камаровский определял международные договоры как «соглашения между народами, имеющими своим предметом установление, регулирование или прекращение какой-либо юридической связи или международного отношения»³⁸. По мнению В. Уляницкого, «международный договор — это соглашение двух или нескольких государств относительно государственных верховных прав, с целью установления, определения, изменения или прекращения политического или юридического отношения между ними»³⁹.

Ф. Лист писал, что «международно-правовой договор есть соглашение воле, состоявшееся между двумя или несколькими государствами относительно государственных верховных прав»⁴⁰.

Представляет интерес определение немецкого юриста Ф. Бербера, понимающего международный договор как соглашение не только между государствами, но и вообще субъектами международного права: «Международный договор есть сознательное и добровольное объединение согласующихся волеизъявлений по меньшей мере двух субъектов международного права, которое направлено на возникновение, изменение и отмену правовых отношений»⁴¹.

Наиболее полным из всех вышеперечисленных определений международного договора является определение, данное английским юристом Дж. Фицморисом в его первом докладе, представленном в Комиссии международного права на VIII сессии в 1956 году: «Договор есть международное соглашение, воплощенное в единый формальный акт (независимо от его названия, титула или обозначения), заключенное между сторонами, две или все из которых являются субъектами международного права, обладающими международной правосубъектностью и правоспособностью заключения международных договоров, имеющее целью создавать права и обязанности или устанавливая отношения, регулируемые международным правом»⁴². В целом, приведенные определения международного договора содержат положения о том, что международный договор есть соглашение или согласованное волеизъявление государств и других субъектов международного права.

С учетом вышесказанного целесообразно использовать определение международного договора, вытекающее из ст. 2 Венской конвенции о праве международных договоров от 23 мая 1969 г. и Венской конвенции о праве договоров между государствами и международными организациями от 21 марта 1986 г.: под международным договором понимается регулируемое международным правом соглашение, заключенное государствами и другими субъектами международного права в письменной форме, независимо от того, содержится ли такое соглашение в одном, двух или более связанных между собой документах, а также независимо от конкретного наименования. Этому соответствует предусматриваемое в ст. 2 Закона Украины от 29 июня 2004 г. 1906-IV «О международных договорах Украины»⁴³ определение международного договора.

³⁶ Арчага Э.Х. Современное международное право. — М.: Прогресс, 1983. — С. 59-60.

³⁷ Цит. по: Талалаев А.Н. Юридическая природа международного договора. — М., 1963. — С. 105.

³⁸ Камаровский Л. Кученко о трактатах // Юридический вестник. — 1887. — № 5-6. — С. 382.

³⁹ Уляницкий В. Международное право. — Томск, 1911. — С. 151-152.

⁴⁰ Лист Ф. Международное право. — Юрьев, 1902. — С. 206-207.

⁴¹ Талалаев А.Н. Юридическая природа международного договора. — М., 1963. — С. 106-107.

⁴² Цит. по: Талалаев А.Н. Юридическая природа международного договора. — М., 1963. — С. 107.

⁴³ Проміжнародні договори України: Закон України від 29 червня 2004 р. // Відомості Верховної Ради України. — 2004. — № 50. — Ст. 540.

В данном определении указывается юридическая сущность международного договора, которую «составляет соглашение, являющееся результатом согласования государственных волей договаривающихся сторон»⁴⁴.

По причине важности международных договоров как для достижения целей внешней политики любого государства, так и для решения многих внутригосударственных вопросов в законодательстве государств имеются нормы, непосредственно относящиеся к процессу создания и исполнения международных договоров. Такие нормы общего характера содержатся в конституциях. Кроме того, государства, как правило, имеют специальный закон относительно процедуры разработки, подписания, ратификации и прекращения международных договоров, заключаемых этим государством. В Украине первый Закон «О международных договорах Украины» был принят 22 декабря 1993 г.⁴⁵, в 2004 г. был принят новый Закон «О международных договорах Украины»⁴⁶.

Нормы и институты рассматриваемой отрасли международного права призваны обеспечить стабильность международной договорной практики, поэтому они распространяются на все виды международных соглашений независимо от их формы и конкретного наименования, количества и видов субъектов международного права, участвующих в них, объекта и предмета регулирования. Устойчивая же договорная практика является залогом стабильности международных отношений⁴⁷.

Международный договор (для целей Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г.) – «договор» означает международное соглашение, заключенное между государствами в письменной форме и регулируемое международным правом, независимо от того, содержится ли такое соглашение в одном документе, в двух или нескольких связанных между собой документах, а также независимо от его конкретного наименования» (п.п. а), п. 1, ст. 2 Венской конвенции 1969 г.)⁴⁸.

Жан Тускоз определяет договоры как «міжнародні угоди, які укладені між державами у письмовій формі та регулюються міжнародним правом»⁴⁹.

Г.А. Анцелевич считает, что «международный договор — это правовой акт, фиксирующий согласованную волю договаривающихся субъектов международного права и не противоречащий его основным принципам»⁵⁰.

Таким образом, международные соглашения выступают основными регуляторами международных отношений, в них находят свое отражение все основные проблемы международного сотрудничества и стирается подавляющее большинство различий в правовом регулировании общественных отношений.

⁴⁴ Талалаев А.Н. *Международные договоры в современном мире. Вопросы права международных договоров в свете работы Венской конференции ООН*. – М., 1973. – С. 11.

⁴⁵ Про міжнародні договори України: Закон України від 22 грудня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 10. – Ст. 45.

⁴⁶ Про міжнародні договори України: Закон України від 29 червня 2004 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 50. – Ст. 540.

⁴⁷ Тимченко Л.Д. *Международное право: Учебник*. – Издание второе, стереотипное. – Харьков: Консум; Нац. ун-т внутр. дел, 2002. – С. 83.

⁴⁸ См.: Венская конвенция о праве международных договоров от 23 мая 1969 г. // *Международное право в документах: Учеб. пособие / Сост.: Н.Т. Булатова, Г.А. Мелков. 2-е изд., перераб. и доп.* – М., 1997. – С. 52 – 79. СССР ратифицировал Конвенцию 4 апреля 1986 г. Украина является участницей Конвенции в составе СССР, подписала Конвенцию 29 апреля 1986 г., ратифицировала – 14 мая 1986 г. Конвенция вступила для Украины в силу с 13 июня 1986 г.

⁴⁹ Тускоз Жан. *Міжнародне право: Підручник*. Пер. з франц. – К., 1998. – С. 195.

⁵⁰ Анцелевич Г.А. *Международное морское право: Учебник*. – К., 2003. – С. 28.

1.2. Классификация, объект и цели международных договоров – общие положения

Международные договоры могут классифицироваться исходя из различных критериев.

По числу участников договоры бывают двусторонние и многосторонние. Ясно, что двусторонними являются договоры, в которых участвуют два государства. Однако возможны случаи, когда в двустороннем договоре участвуют с одной стороны одно государство, а с другой стороны — несколько (так было при заключении Парижских мирных договоров 1947 г., когда с одной стороны выступала, например, Финляндия, а с другой стороны – государства-победители: СССР, США, Франция и Великобритания). Многосторонними являются договоры, в которых участвуют три и более государств. Кроме того, выделяют общие многосторонние договоры, т. е. те, которые заключаются хотя и несколькими государствами, но имеют значение и интерес для подавляющего числа государств мира. Иными словами, объект таких договоров представляет интерес для всех субъектов международного права. Договоры с ограниченным числом участников, которые называются региональными или партикулярными, это такие договоры, число участников которых ограничено.

Договоры могут быть закрытыми либо открытыми. К закрытым договорам относятся, как правило, уставы организаций, двусторонние договоры. Участие в таких договорах для третьих государств предполагает согласие их участников. В открытых договорах может участвовать любое государство, и такое участие не зависит от согласия сторон договора. Открытым договором является, например, Венская конвенция о праве договоров между государствами и международными организациями 1986 года.

В период существования СССР его МИД издавало Сборники действующих договоров, соглашений и конвенций, заключаемых СССР с иностранными государствами. Там применялась следующая классификация международных договоров:

- 1) договоры политические;
- 2) соглашения по правовым вопросам;
- 3) соглашения по пограничным вопросам;
- 4) соглашения по экономическим вопросам;
- 5) соглашения по вопросам связи;
- 6) соглашения по вопросам транспорта;
- 7) соглашения по вопросам здравоохранения;
- 8) соглашения по вопросам войны.

Естественно, такая классификация была предназначена для обслуживания, собственно, внутригосударственных интересов и не во всем совпадала с международными критериями. Но деление на политические, экономические, культурные соглашения является общепринятым, хотя и не несет какой-либо юридической нагрузки.

Договоры могут классифицироваться и по объекту регулирования. С этой точки зрения договоры подразделяются на договоры по политическим, экономическим, правовым вопросам, по вопросам транспорта, связи и т.д.

Закон Украины «О международных договорах Украины» предусматривает классификацию договоров в зависимости от субъекта: заключаемые Президентом Украины или по его поручению – от имени Украины; заключаемые Кабинетом Министров Украины или по его поручению – от имени Правительства Украины; заключаемые министерствами и другими центральными органами исполнительной власти, государственными органами – от имени министерств, других центральных органов исполнительной власти, государственных органов.

Также предусмотрена классификация по предмету регулирования:

- а) политические, мирные, территориальные и касающиеся государственных границ, разграничения исключительной (морской) экономической зоны и континентального шельфа Украины;
- б) касающиеся прав, свобод и обязанностей человека и гражданина;
- в) об участии Украины в межгосударственных союзах и других межгосударственных объединениях (организациях), системах коллективной безопасности;
- г) о военной помощи и направлении подразделений Вооруженных Сил Украины другим государствам или допуске подразделений вооруженных сил иностранных государств на территорию Украины, условия их временного пребывания, включая сроки выведения, финансово-экономические, экологические и другие последствия и компенсации;
- г) об использовании территории и природных ресурсов Украины;
- д) которым по согласию сторон предоставляется межгосударственный характер.

От имени Правительства Украины заключаются международные договоры Украины по экономическим, торговым, научно-техническим, гуманитарным и другим вопросам, отнесенным к ведению Кабинета Министров Украины. Межведомственными являются международные договоры Украины по вопросам, отнесенным к ведению министерств и других центральных органов исполнительной власти.

Несмотря на такую классификацию, все эти договоры являются договорами Украины и,

независимо от того, какой государственный орган заключил договор, он создает права и налагает обязанности на Украину в целом.

В качестве сторон договора выделяют обычно: «участвующее в переговорах государство» – означает государство, которое принимало участие в составлении и принятии текста договора; «договаривающееся государство» – означает государство, которое согласилось на обязательность для него договора, независимо от того, вступил ли договор в силу; «участник» – означает государство, которое согласилось на обязательность для него договора и для которого договор находится в силе; «третье государство» – означает государство, не являющееся участником договора (Ст. 2 Венской конвенции 1969 г.).

Двусторонние международные договоры – договоры, в которых участвуют два государства; а также такие, когда с одной стороны выступает одно государство, а с другой – несколько⁵¹. Это определение можно считать общепринятым⁵². В качестве примера такого соглашения можно привести Соглашение о партнерстве и сотрудничестве между Российской Федерацией и Европейским сообществом от 24 июня 1994 г. (со стороны Европейского союза участниками Соглашения являются Бельгия, Дания, Германия, Греция, Испания, Ирландия, Италия, Люксембург, Нидерланды, Португалия, Великобритания)⁵³.

В.Ф. Опришко определяет двусторонние договоры, как «договоры, в яких обидві сторони мають взаємні зобов'язання і відповідні права»⁵⁴. Существует и более широкое определение: «Двусторонний международный договор – договор, который заключают между собой две стороны, или договор, в котором с одной стороны имеется несколько участников, а с другой – один или несколько участников ... Особенностью таких договоров является то, что они не допускают оговорок и требуют полного согласования всех частей и статей договора между договаривающимися сторонами»⁵⁵.

Международные договоры, о которых идет речь в настоящей работе являются, по-видимому, «классическими» двусторонними договорами, участниками которых являются, в каждом отдельном случае, два договаривающихся государства: по одному с каждой стороны.

Можно выделить так называемые общие многосторонние договоры, которые заключаются между несколькими государствами, но по вопросам, которые представляют интерес для большинства государств – членов мирового сообщества. Универсальные договоры (по сфере и силе действия), в которых «участвуют практически все государства – члены мирового сообщества. «Многосторонние: общие (универсальные) и локальные. Общими многосторонними договорами являются такие договоры, которые касаются кодификации и прогрессивного развития международного права или объект и цели которых представляют интерес для международного сообщества в целом. Такие договоры должны быть открыты для всеобщего участия (см.: Заключительный акт Венской конвенции ООН по праву договоров 1969г.)»⁵⁶.

Жан Тускоз в многосторонних договорах выделяет «категорію всесвітніх договорів, відкритих «для всіх держав»⁵⁷.

Название и объект международного договора

Какого-либо значения наименование договора: соглашение, конвенция, протокол, декларация, устав, хартия и т.п. – не имеет, поскольку соглашение под любым наименованием является договором, создающим права и обязанности для его участников (Ст. 2 Венской конвенции 1969 г.).

Жан Тускоз высказывается следующим образом: «Різноманітні назви договорів (пакт, хартія, угода, конвенція, протокол тощо) не впливають на їх юридичний режим»⁵⁸.

Некоторые наименования в результате их длительного употребления на практике как бы закрепились за определенными видами международных договоров.

По мнению М.Е. Черкеса «відмінності в найменуванні мають значення лише тоді, коли потрібно дати правильну назву міжнародному договору, але й тут будь-яких обов'язкових вимог або принципових відмінностей не існує», однако и он приводит определения названий отдельных международных актов⁵⁹.

В.В. Демиденко считает, что «правовой режим стоянки иностранных судов в порту в отношении объема льгот и преимуществ при взимании сборов, предоставлении причалов и других услуг определяется договором о торговле и мореплавании (морским соглашением) между государством флага судна и прибрежным государством. Двусторонние договоры о торговле и мореплавании (морские соглашения) обычно содержат указания на один из двух видов правового режима: национальный режим или режим наиболее благоприятствуемой нации»⁶⁰.

⁵¹ *Международное право: Учебник* / Отв. ред. Ю.М. Колосов, В.И. Кузнецов. – М., 1995. – С. 124.

⁵² См., например: Черкес М.Е. *Международное право: Учебное пособие*. – Одесса, 2004. – С. 67.

⁵³ Иванов Г.Г. *Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации*. – М., 2002. – С. 178.

⁵⁴ Опришко В.Ф. *Міжнародне економічне право: Підручник*. – К., 1995. – С. 67.

⁵⁵ *Словарь международного права* / Бацанов С.Б., Ефимов Г.К., Кузнецов В.И. и др. – 2-е изд., перераб. и доп. – М., 1986. – С. 65.

⁵⁶ *Международное публичное право: Учебник*. Изд. 2-е, перер. и доп. / Под ред. К.А. Бекяшева. – М., 1999. – С. 169.

⁵⁷ Тускоз Жан. *Міжнародне право: Підручник*. Пер. з франц. – К., 1998. – С. 196.

⁵⁸ Тускоз Жан. *Міжнародне право: Підручник*. Пер. з франц. – К., 1998. – С. 195.

⁵⁹ Черкес М.Ю. *Міжнародне право: Підручник*. – К., 2000. – С. 77 - 78.

⁶⁰ Демиденко В.В. *Прибрежные морские пространства // Современное международное морское право и практика его применения Украиной*. – К., 1995. – С. 27 – 37. – С. 30.

Г.Г. Иванов определяет договоры о торговле и мореплавании как «заключаемые государствами соглашения, содержащие положения, направленные на облегчение торгового судоходства на двусторонней основе. В договорах обычно оговаривается режим судов и грузов при прибытии в порты, пребывании в них и выходе из них (национальный режим или режим наиболее благоприятствуемой нации), признание национальности судов на основании документов, выданных компетентными властями, а также взаимное признание некоторых судовых документов»⁶¹.

Украинский законодатель при заключении таких двусторонних договоров использует термин «соглашения» (угоди – укр.). М.Е. Черкес считает, что «соглашение» «как и договор, весьма распространенное наименование оформленной в письменном виде договоренности между государствами по самым разным вопросам. Вместе с тем соглашением оформляются менее важные области согласия, а наименование носит менее торжественный характер, нежели договор»⁶².

Нижеприводимые различия в наименовании имеют значение лишь для того, чтобы дать правильное название международному договору, но и здесь каких-либо обязательных требований, либо принципиальных отличий не существует.

Пакт — так обычно именуют двусторонние или многосторонние межгосударственные соглашения политического характера. Это весьма торжественное название и потому применяется к соглашениям особой значимости или важности, например, Пакт о ненападении, Международный пакт о гражданских и политических правах и т. п.

Трактат — многосторонний договор, устанавливающий отношения между участниками в какой-либо политической области. В настоящее время название применяется весьма редко. Вместе с тем в ряде европейских языков трактат является синонимом международного договора.

Договор — наиболее распространенное и общепринятое наименование соглашения между государствами по различным вопросам. Термин «международный договор» — единственный, используемый в венских конвенциях о праве международных договоров.

Соглашение — как и договор, весьма распространенное наименование оформленной в письменном виде договоренности между государствами по самым разным вопросам. Вместе с тем соглашением оформляются менее важные области согласия, и наименование носит менее торжественный характер, нежели договор.

Конвенция — соглашение чаще всего в специальной области, например, по техническим, правовым или иным вопросам (распределение радиочастот, о режиме проливов, по экологическим проблемам).

Декларация — одностороннее заявление одного или нескольких государств, в которой провозглашается их взгляд на какую-либо проблему, способ ее решения и т. п. Такой же характер имеет Хартия.

Модус вивенди («способ существования») — временное соглашение, которое должно быть заменено другим, постоянным.

Картель — старинное наименование международного договора об обмене военнопленными или о выдаче преступников. В настоящее время не применяется, в том числе и в упомянутом контексте.

Конкордат — договор, заключаемый Ватиканом с государствами преимущественно католической религии, в котором оговаривается положение католической церкви в данной стране.

Протокол — разнообразные вспомогательные соглашения, нередко сопровождающие заключение основного договора либо имеющие самостоятельный характер, но связанные с выполнением ранее заключенного договора.

Акт — обозначение международного обязательства либо одностороннего торжественного заявления. Например, Заключительный Акт Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе 1975 г.

Обмен нотами или памяtnыми записками служит формой международного договора в том случае, когда стороны обменялись упомянутыми документами идентичного по тексту содержания.

Меморандум — документ, в котором фиксируется взгляд стороны на фактическое положение дел. Меморандум является формой одностороннего заявления государства и отличается от декларации тем, что касается менее важных проблем.

Объектом международного договора являются отношения субъектов международного права по поводу материальных и нематериальных благ, действий и воздержаний от действий (любой объект международного права). Как правило, объект международного договора отражается в наименовании договора⁶³.

Объектом международного договора является все то, по поводу чего государства заключают договор, то есть вступают в договорные отношения. В качестве объекта могут выступать материальные и нематериальные блага, действия и воздержание от действий. Международное право не содержит каких-либо ограничений относительно выбора объекта для международных договоров. Любой объект международного права может быть объектом международного договора. Как правило, объект договора отражается в наименовании договора.

⁶¹ Иванов Г.Г. Договоры о торговле и мореплавании // *Словарь международного морского права* / Отв. ред. Ю.Г. Барсегов. — М., 1985. — С. 56 — 57.

⁶² Черкес М.Е. *Международное право: Учебное пособие*. — Одесса, 2004. — С. 69.

⁶³ *Международное право: Учебник* / Отв. ред. Ю.М. Колосов, В.И. Кузнецов. — М., 1995. — С. 123.

Государства определяют сами, что должно быть объектом международного договора. Как следует из международной практики, любой вопрос, как относящийся к международным делам, так и входящий во внутренние дела государства, может стать объектом международного договора. Но государства воздерживаются от того, чтобы объектом международного договора становились вопросы, составляющие исключительно внутреннюю компетенцию государства.

Во второй части названия соглашений используются, как правило, следующие терминологические словосочетания: «о морском торговом судоходстве» (Болгария, Иран, Литва, Панама, Словения, Турция, Франция, Эстония); «о торговом судоходстве» (Вьетнам, Греция, Грузия, Египет, Индия, Куба, Латвия, Российская Федерация, Сирия); «о морском судоходстве» (Германия); «по вопросам мореплавания и морских перевозок» (Израиль).

Следует отметить, что национальное законодательство определяет объектом правового регулирования отношения, возникающие из деятельности, определяемой терминологическим словосочетанием – «торговое мореплавание» – «использование судов ... для хозяйственных, научных и культурных целей» (Ст. 1. Кодекса торгового мореплавания Украины⁶⁴). Законодатель Российской Федерации пользуется аналогичным терминологическим словосочетанием и его определением (Ст. 1. Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации⁶⁵).

Т.И. Спивакова выделяет двусторонние соглашения по рыболовству – «международные договоры, касающиеся, как правило, вопросов использования, исследования и сохранения живых ресурсов морских районов, находящихся под суверенитетом либо юрисдикцией одного либо обоих договаривающихся государств. Реже встречаются двусторонние соглашения по вопросам рационального использования живых ресурсов открытого моря за пределами действия национальной юрисдикции. Практика применения соглашений свидетельствует о том, что они являются надежной правовой основой сотрудничества государств в области исследования, использования и сохранения морских живых ресурсов»⁶⁶.

В пособии приводится текст Соглашения о сотрудничестве в отрасли рыболовства и морского хозяйства, заключенный Правительством Украины с Правительством Исламской Республики Мавритания.

Цель международного договора

Цель международного договора – то, что стремятся осуществить или достигнуть субъекты международного права, заключая договор⁶⁷. Цель обычно определяется в преамбуле либо первых статьях договора.

Большинство соглашений о торговом мореплавании формулируют свои цели в преамбуле следующим образом: «укрепление» и «развитие» «отношений» и «сотрудничества», связанных с объектом настоящих соглашений. Основой отношений и сотрудничества является признание таких принципов как «взаимная заинтересованность», «свобода внешней торговли», «недискриминация» и т.д.

⁶⁴ Кодекс торгового мореплавания Украины // Ведомости Верховной Рады Украины. – 1995. – № 47 – 52. – Ст. 349.

⁶⁵ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. – М., 1999.

⁶⁶ Спивакова Т.И. Соглашения по рыболовству двусторонние // Словарь международного морского права / Отв. ред. Ю.Г. Барсегов. – М., 1985. – С. 221.

⁶⁷ Международное право: Учебник / Отв. ред. Ю.М. Колосов, В.И. Кузнецов. – М., 1995. – С. 123.

1.3. Вступление международных договоров в силу

Немаловажным также является вопрос о вступлении международных соглашений в силу. В соответствии с действующим Законом Украины «О международных договорах Украины», согласие Украины на обязательность для нее международного договора может предоставляться путем подписания, ратификации, утверждения, принятия договора, присоединения к договору. Согласие Украины на обязательность для нее международного договора может предоставляться и другим путем, о котором договорились стороны.

Ратификация международных договоров Украины осуществляется путем принятия закона о ратификации, неотъемлемой частью которого является текст международного договора. На основании подписанного и официально обнародованного Президентом Украины закона Председатель Верховной Рады Украины подписывает ратификационную грамоту, которая удостоверяется подписью Министра иностранных дел Украины, если договором предусмотрен обмен такими грамотами.

Ратификации подлежат международные договоры Украины:

а) политические (о дружбе, взаимной помощи и сотрудничестве, нейтралитете), территориальные и касающиеся государственных границ, разграничения исключительной (морской) экономической зоны и континентального шельфа Украины, мирные;

б) касающиеся прав, свобод и обязанностей человека и гражданина;

в) общеэкономические (об экономическом и научно-техническом сотрудничестве), по общим финансовым вопросам, по вопросам предоставления Украиной ссуд и экономической помощи иностранным государствам и международным организациям, а также о получении Украиной от иностранных государств и международных финансовых организаций ссуд, не предусмотренных Государственным бюджетом Украины;

г) об участии Украины в межгосударственных союзах и других межгосударственных объединениях (организациях), системах коллективной безопасности;

д) о военной помощи и направлении подразделений Вооруженных Сил Украины в другие государства или допуске подразделений вооруженных сил иностранных государств на территорию Украины, условиях временного пребывания в Украине иностранных военных формирований;

е) касающиеся вопросов передачи исторических и культурных ценностей Украинского народа, а также объектов права государственной собственности Украины;

ж) выполнение которых предопределяет изменение законов Украины или принятие новых законов Украины;

з) другие международные договоры, ратификация которых предусмотрена международным договором или законом Украины.

Предложения относительно ратификации международного договора Украины подаются Министерством иностранных дел Украины в течение шести месяцев со дня его подписания:

а) относительно международных договоров, которые заключаются от имени Украины, – Президенту Украины;

б) относительно международных договоров, которые заключаются от имени Правительства Украины, – Кабинету Министров Украины.

Предложения относительно ратификации международного договора Украины включают такие документы:

а) представление соответственно Президенту Украины или Кабинету Министров Украины;

б) проект представления Верховной Раде Украины, в котором определяется кандидатура докладчика законопроекта на пленарном заседании Верховной Рады Украины;

в) проект закона о ратификации международного договора Украины;

г) текст международного договора на украинском языке;

д) справку о согласовании проекта закона с заинтересованными министерствами и другими центральными органами исполнительной власти;

е) сопроводительную (объяснительную) записку, в которой обосновывается целесообразность заключения международного договора Украины, определяются его политические, правовые, социально-экономические, гуманитарные и другие последствия, а также субъекты выполнения международного договора Украины;

ж) финансово-экономическое обоснование и, в случае представления предложений относительно ратификации международного договора Украины, реализация которого нуждается в материальных или других расходах за счет Государственного бюджета Украины, бюджета Автономной Республики Крым или местных бюджетов, предложения относительно покрытия расходов соответствующих бюджетов;

з) сравнительную таблицу – в случае представления предложений относительно ратификации международного договора Украины, исполнение которого нуждается в принятии новых или внесении изменений в действующие законы Украины или которым вносятся изменения в другой международный договор Украины.

Подготовка предложений относительно ратификации международных договоров Украины осуществляется министерством, другим центральным органом исполнительной власти, ответственным за заключение международного договора Украины.

Министерство, другой центральный орган исполнительной власти готовит предложения относительно ратификации международного договора Украины и подает их Министерству иностранных дел Украины на протяжении двух месяцев со дня его подписания.

Министерство иностранных дел Украины подает эти предложения соответственно Президенту Украины или Кабинету Министров Украины.

Президент Украины или Кабинет Министров Украины рассматривают предложения относительно ратификации международного договора Украины и принимают решение о внесении на рассмотрение Верховной Рады Украины в порядке законодательной инициативы проекта закона о ратификации международного договора Украины.

Если на ратификацию подается международный договор, исполнение которого нуждается в принятии новых или внесении изменений в действующие законы Украины, проекты таких законов подаются на рассмотрение Верховной Рады Украины вместе с проектом закона о ратификации и принимаются одновременно.

Верховная Рада Украины рассматривает внесенный Президентом Украины или Кабинетом Министров Украины проект закона о ратификации международного договора Украины и принимает соответствующее решение.

Утверждению подлежат международные договоры Украины, которые не нуждаются в ратификации, если такие договоры предусматривают требование относительно их утверждения или устанавливают другие правила, чем те, которые содержатся в актах Президента Украины или Кабинета Министров Украины.

Утверждение международных договоров Украины осуществляется Президентом Украины в форме указа относительно:

а) международных договоров, которые заключаются от имени Украины;

б) международных договоров, которые заключаются от имени Правительства Украины, если такие договоры устанавливают иные правила, чем содержащиеся в актах Президента Украины.

Утверждение международных договоров Украины осуществляется Кабинетом Министров Украины в форме постановления относительно:

а) международных договоров, которые заключаются от имени Правительства Украины, кроме договоров, которые заключаются от имени Правительства Украины, если такие договоры устанавливают иные правила, чем содержащиеся в актах Президента Украины;

б) межведомственных договоров, если такие договоры устанавливают иные правила, чем содержащиеся в актах Кабинета Министров Украины.

Предложения относительно утверждения международных договоров Украины подаются Министерством иностранных дел Украины соответственно Президенту Украины или Кабинету Министров Украины.

Международные договоры вступают в силу для Украины после предоставления ею согласия на обязательность международного договора в соответствии с Законом «О международных договорах Украины» в порядке и в сроки, предусмотренные договором, или другим согласованным сторонами способом.

Действующие международные договоры Украины публикуются на украинском языке в «Зібраннях діючих міжнародних договорів України» и других официальных печатных изданиях Украины. Официальный перевод многосторонних международных договоров Украины на украинский язык осуществляет Министерство иностранных дел Украины в порядке, установленном Кабинетом Министров Украины.

Относительно вступления в силу двусторонних соглашений Украины по тоговому мореплаванию, то в текстах этих соглашений находим следующие положения:

- Соглашение между Правительством Украины и Правительством Литовской Республики о морском торговом судоходстве от 4 апреля 1996 года содержит в ч. 1 ст. 18 положение о том, что это соглашение вступает в силу на 30-й день со дня обмена письменными сообщениями о том, что все процедуры, необходимые для вступления его в силу в соответствии с внутренним законодательством Договаривающихся сторон, выполнены. Аналогичные требования содержатся в соглашениях Украины с Кубой, Китаем, Россией, Литвой и др.

- Соглашение между Правительством Украины и Правительством Социалистической Республики Вьетнам о торговом судоходстве от 20 июля 1992 г. в ст. 17 указывает, что это соглашение вступает в силу со дня получения последнего сообщения о завершении всех юридических процедур. Аналогичные требования содержатся в соглашениях с Германией (соглашение вступает в силу в тот день, когда Договаривающиеся Стороны обменяются нотами о том, что все внутригосударственные условия, необходимые для вступления в силу этого соглашения, выполнены. Днем вступления в силу будет считаться день поступления последней ноты), с Эстонией и др.

- в Соглашении о морском торговом судоходстве между Правительством Украины и Правительством Исламской Республики Иран от 9 июля 1993 года указывается, что соглашение подлежит ратификации и вступает в силу с даты обмена ратификационными грамотами.

При этом большая часть соглашений ратифицированы (18), два утверждены, по поводу соглашения Украины с Россией состоялся обмен нотами, а о некоторых соглашениях информация о ратификации или утверждении отсутствует (Вьетнам, Германия, Эстония, Грузия). Упоминание о необходимости проведения процедуры ратификации содержится лишь в 3 соглашениях (с Ираном, Египтом, Грецией), остальные содержат следующие формулировки норм о вступлении в силу: «...после завершения юридических процедур...» (соглашение с Вьетнамом), «...после завершения процедур, необходимых для вступления в силу...» (соглашение с Кубой), «...после выполнения необходимых процедур...» (соглашение с Турцией). При этом соглашение с Кубой и Мавританией утверждены постановлениями Кабинета Министров Украины, а с Китаем, Турцией, Литвой и др. ратифицированы. Соглашение между правительствами Украины с США относительно некоторых вопросов судоходства 1992 года вступило в силу после подписания.

В соответствии со ст. 1 Закона Украины «О международных договорах» 2004 года, ратификация, утверждение, принятие, присоединение – в зависимости от конкретного случая форма выражения согласия Украины на обязательность для нее международного договора. Случаи ратификации и утверждения четко оговорены и в Законе «О международных договорах Украины» 2004 года, и в ранее действующем Законе, однако в форме выражения согласия на обязательность соглашений о торговом мореплавании для Украины однообразия и единой позиции не наблюдается.

Глава II. Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплавании – общая характеристика

2.1. Определение терминов, используемых в соглашениях

Пространственная сфера распространения правил, содержащихся в двусторонних соглашениях Украины по торговому мореплаванию, определяется сторонами по-разному.

В некоторых соглашениях стороны не считают нужным ее определять (см., например, соглашения с Израилем и США).

В соглашениях с Сирией и Египтом пространственная сфера действия соглашения определяется термином «территория Договаривающейся стороны» (без какого-либо определения). В соглашениях с Францией, Турцией и Словенией употребляется расширенное терминологическое словосочетание «территория, которая включает территориальные воды».

В соглашении с Республикой Вьетнам термин «территория» определяется как «территория Договаривающейся Стороны с прилежащим водным районом, установленная законами Договаривающихся Сторон, на которые распространяется суверенитет и осуществление юрисдикции Договаривающихся Сторон».

В Соглашении с Болгарией «территория» означает территорию Украины или Республики Болгария, включая территориальное море, которое находится под суверенитетом Договаривающейся Стороны, а также континентальный шельф, исключительную экономическую зону, в отношении которых каждая Договаривающаяся Сторона осуществляет суверенные права и юрисдикцию в соответствии с международным правом».

Положения Соглашения с Германией реализуются «в портах, территориальных водах и иных, подлежащих юрисдикции водоемах».

В общем случае, пространственную сферу применения положений двусторонних соглашений Украины о торговом мореплавании стороны ограничивают:

1. Территориальными водами (в состав территориальных вод включаются территориальное море, внутренние морские воды и внутренние водные пути)⁶⁸.

2. Внешней границей «зон национальной юрисдикции»⁶⁹.

Общий объем двусторонних соглашений Украины по торговому мореплаванию достаточно небольшой: минимальное количество статей – 11 (Израиль), максимальное – 21 (Болгария, Куба).

Соглашения регулируют три основные группы вопросов: судоходная политика; режим судов и экипажей на территории договаривающихся государств; сотрудничество в области торгового мореплавания⁷⁰. Эти группы вопросов выделяются также и В.А. Орловым⁷¹.

На наш взгляд, с точки зрения методики изучения соглашений и использования результатов такого изучения в подготовке и проведении лекционных и семинарских занятий по учебной дисциплине «Морское право», «Морское частное право», «Таможенное право» следует использовать более мелкую классификацию.

Так, первая статья практически каждого соглашения посвящена *определению используемых в нем терминов*. Следует отметить, что «используемому в договоре термину может придаваться специальное значение, если участники имели такое намерение»⁷². Как правило, определяются следующие термины:

1. «Судно Договаривающей Стороны». Определяющими признаками являются внесение судна в национальный реестр и флаг судна. Обычно из сферы действия соглашения исключают суда, не занятые коммерческой деятельностью – военные, состоящие на правительственной службе, рыболовные, научно-исследовательские и гидрографические суда. По соглашению с Латвией в перечень исключений входят прогулочные суда, по Соглашению с Индией – спортивные, по Соглашению с Ираном – госпитальные суда. Однако, соглашение с Германией, например, никаких исключений не делает. Положения соглашений стороны распространяют и на суда третьих стран, при условии их использования судоходным предприятием одной из Договаривающихся Сторон.

Действительно, согласно ст. 5 Женевской конвенции об открытом море 1958 года⁷³, государство обязано эффективно осуществлять в технической, административной и социальной областях свою

⁶⁸ См.: Кузнецов С.О. Понятия территориальных вод // *Актуальні проблеми держави і права. Збірник наукових прац*. Вип. 16. – Одеса, 2002. – С. 363 – 367; Кузнецов С.А. Территориальные воды Украины: понятие и нормативное определение термина // *Митна справа*. – 2002. – № 3. – С. 31 – 35.

⁶⁹ См.: Кузнецов С.А. О таможенной (морской) зоне Украины // *Митна справа*. – 2002. – № 4. – С. 68 – 80.

⁷⁰ Иванов Г.Г. Соглашения о торговом судоходстве // *Словарь международного морского права* / Отв. ред. Ю.Г. Барсегов. – М., 1985. – С. 220.

⁷¹ Сборник договоров и соглашений СССР с иностранными государствами о морском торговом судоходстве / Сост. В.А. Орлов. – М., 1983. – С. 7 – 8.

⁷² *Международное право: Учебник* / Отв. ред. Ю.М. Колосов, В.И. Кузнецов. – М., 1995. – С. 136.

⁷³ *Конвенция об открытом море 1958 года* // Додин Е.В., Кузнецов С.А. *Женевские конвенции по морскому праву* // Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). – 1998. – № 5/II. – С. 5 – 9.

юрисдикцию и свой контроль над судами, плавающими под его флагом. Но наряду с этим в своей практической деятельности морские торговые суда должны соблюдать и выполнять положения многочисленных международных договоров, участниками которых является государство флага по самым разным вопросам, включая безопасность мореплавания, охрану окружающей среды и т.п.⁷⁴

Кроме того, в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года⁷⁵ при нахождении судна в территориальном море, внутренних водах иностранного государства, оно обязано соблюдать законы и правила прибрежного государства.

Наряду с этим нельзя исключать и того, что упоминание о национальном законодательстве сопрягается только с внутренними правилами и порядком регистрации морских судов и порядком получения права плавания под флагом договаривающихся сторон. Но в этом случае следует также иметь в виду, что вопросы регистрации судов затрагиваются и нормам международного права, зафиксированными, в частности, в Конвенции ООН об условиях регистрации морских судов 1986 года, одним из требований которой является то, что собственники судов обязаны соблюдать законы и правила государства флага и положения этой Конвенции⁷⁶.

Эти сведения следует использовать при изучении тем «Правовой статус морского судна» и «Правовой режим пребывания украинских судов в иностранных портах». Однако, «слід робити відмінність між торговельними суднами, з одного боку, та військовими кораблями та іншими іноземними суднами, які не є торговельними, — з іншого»⁷⁷.

2. «Компетентные власти» или «компетентные учреждения морского транспорта». Для Украины это Министерство транспорта Украины⁷⁸. Государственные органы, уполномоченные выполнять государственные функции регулирования морского торгового мореплавания и другие соответствующие функции.

Эти сведения, так же как и изложенные ниже, касающиеся компетенции этих органов, могут использоваться при изучении темы «Организация управления в сфере торгового мореплавания».

3. «Член экипажа». Определяющими признаками являются выполнение обязанностей по эксплуатации и обеспечению безопасности судна и включение в судовую роль.

Эти сведения, так же как и изложенные ниже, касающиеся членов экипажа могут использоваться при изучении тем «Правовой статус моряка» и «Правовой режим пребывания украинских моряков в иностранных портах».

4. «Каботажные перевозки» – перевозки пассажиров и/или грузов между портами одной стороны. Приводят и уточнение к такому определению, заключающееся в том, что в случае, если груз и/или пассажиры перевозятся из порта одной стороны (либо третьей стороны) последовательно в несколько портов другой стороны, то такая перевозка не будет считаться каботажной.

Эти сведения могут использоваться при изучении темы «Организация морских перевозок».

5. «Судоходное предприятие Договаривающейся Стороны», «учреждения транспорта Договаривающейся Стороны» – любое судоходное предприятие, его филиал или представительство, которое зарегистрировано на территории государства – стороны соглашения в соответствии с его законодательством.

Следует отметить, что стороны соглашений не считают необходимым определить термины: «порт», «морской порт». Определение термина «порт» как порт, «открытый для иностранных судов» (Соглашение с Китаем) следует, на наш взгляд, считать скорее сферой применения термина, но никак не его определением.

Заслуживает внимания цитата, которую приводит по этому поводу М.Е. Черкес⁷⁹: «Есть ... ранние определения портов: «часть моря, куда заходят суда для выгрузки своих товаров»; «место, куда суда обычно заходят в целях погрузки или разгрузки товаров, посадки или высадки пассажиров»⁸⁰.

Отсутствует определение термина «моряк», которое, однако, в соглашениях используется.

Выполнение (действительное выполнение) обязанностей на судне как квалифицирующий признак термина «член экипажа» нельзя, по нашему убеждению, рассматривать как таковой. Во-первых, в случае возникновения необходимости установления правового статуса «член экипажа» в отношении какого-либо лица, будут востребованы дополнительные документы, подтверждающие выполнение этим лицом на судне обязанностей по эксплуатации и управлению судном (перечень таких документов не приводится). Во-вторых, такой случай может возникнуть до того, как это лицо приступит к выполнению каких-либо обязанностей на борту судна.

Определение термина «пассажир» (Соглашение с Республикой Вьетнам) как «лицо, которое не является членом экипажа, не занято выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, значится в списках пассажиров и находится на судне» следует также считать неудовлетворительным.

⁷⁴ Андрианов В.И. Комментарий (к Соглашениям между Правительством Российской Федерации и правительствами Украины и Латвийской республики о торговом судоходстве) // *Морское право и практика*. – М., 1995. – Вып. 3 (31). – С. 20.

⁷⁵ Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года / Конституция для океанов (UNCLOS 82): Учеб.–метод. пособие / Сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов / Под ред. С.В. Кивалова // Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). – 1998. – № 3/II. – 250 с.

⁷⁶ Конвенция ООН об условиях регистрации морских судов 1986 // *Международные конвенции Организации Объединённых Наций, касающиеся мореплавания* / Торский В.Г. – Одесса, Феникс, 2006.

⁷⁷ Маланчук П. Вступ до міжнародного права за Ейкхерстом / Пер. з англ. – Харків, 2000. – С. 249.

⁷⁸ В настоящее время это Министерство транспорта и связи Украины.

⁷⁹ Черкес М.Е. *Международное право: Учебное пособие*. – Одесса, 2004. – С. 204.

⁸⁰ Колумбос Д. *Международное морское право*. – М., 1975. – С. 166.

2.2. Вопросы судоходной политики Сторон соглашений (портовые формальности, налогообложение, чрезвычайные происшествия, совместные комиссии)

Судоходная политика. Обычно стороны соглашения о торговом судоходстве подтверждают свою приверженность принципам свободы международного морского торгового судоходства и соглашаются воздерживаться от любых действий дискриминационного характера в этой области; обязуются поощрять участие своих судов в перевозках грузов и сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднить развитие морского торгового обмена между портами обеих стран⁸¹.

Сферой действия соглашения являются как линейные, так и трамповые перевозки между портами сторон, между портами сторон и портами третьих государств, а также права третьих государств участвовать в таких перевозках.

Отдельные положения, касающиеся организации международных морских перевозок могут быть изложены в специальном дополнении, являющимся, однако, неотъемлемой частью соглашения (Соглашение с США).

Тем не менее стороны соглашений специально оговаривают, что принятые ими правила не будут оказывать влияния на пользование правами и исполнение обязанностей, вытекающих из подписания ими иных международных договоров и их членства в других организациях (например, Германии в ЕС).

Вместе с тем стороны выражают свою готовность ратифицировать международные конвенции, касающиеся обеспечения безопасности торгового мореплавания, социальных условий моряков, перевозки опасных грузов, охраны морской среды и т.п.

Портовые формальности и налогообложение. Стороны соглашений принимают на себя обязательства, касающиеся правового регулирования отношений, связанных с оформлением прихода и отхода судов и их деятельности во время пребывания в порту. В частности это касается вопросов унификации судовых документов (на основании учета требований международных конвенций), унификации и упрощения процедур (в том числе таможенных) и портовых правил. В ст. 9 Соглашения с Германией говорится, в частности, об упрощении процедуры использования очистных сооружений, а в ст. 6 о свободе использования финансов для расчетов за портовые услуги и сборы и перевода валюты.

В отношении налогообложения прибыли предприятий Соглашение с Латвией (ст. 6) предлагает руководствоваться специальной двусторонней Конвенцией об избежании двойного налогообложения, а Соглашение с Эстонией (ст. 11) – «отдельным соглашением». На основании указанных соглашений либо специальных договоров (протоколов) об устранении двойного налогообложения торговые суда СССР и члены экипажа на территории договаривающейся страны освобождались соответственно от налогов на фрахт и заработную плату⁸².

Чрезвычайные морские происшествия. Чрезвычайным морским происшествием (бедствием, аварией) по смыслу соглашений считается: посадка на мель, повреждение и т.п. (в некоторых соглашениях это не оговаривается). Стороны обязуются оказать судну, терпящему бедствие, его экипажу, пассажирам и грузу защиту и помощь, преимущества и льготы. М.Е. Черкес в связи с этим замечает: «Если судно вынуждено искать убежище в иностранном порту в результате обстоятельств непреодолимой силы, на него не распространяются действия правил порта относительно штрафов, запретов, сборов и налогов. По этому поводу по одному из дел французский суд постановил, что «судно, терпящее бедствие, находится в цивилизованном мире под защитой доброй совести, гуманности и великодушия»⁸³.

Если спасенное имущество или грузы не будут реализовываться в пределах страны, то на них не будет налагаться пошлина и будет предоставлена возможность временного складирования.

Стороны будут иметь возможность участвовать в расследовании таких чрезвычайных происшествий.

Условием применения положений, изложенных выше, является установление районов, в которых судно терпит бедствие. Так, например, место бедствия: «у берегов» — установлено в 50% соглашений; «вдоль побережья» — в соглашениях с Грецией и Панамой; «в территориальных водах» — в соглашениях с Германией и Латвией; «в пределах государственной/национальной границы» — в соглашениях с Индией/Кубой; «во внутренних водах, территориальном море, а также в прибрежных водах» — в соглашениях с Китаем.

Совместные (согласительные) комиссии. Целью создания совместных (согласительных) комиссий является «поддержание деловых контактов», «обмен мнениями». Комиссии собираются по предложению одной из сторон. В соглашении может быть предусмотрена возможность создания

⁸¹ Иванов Г.Г. *Соглашения о торговом судоходстве* // *Словарь международного морского права* / Отв. ред. Ю.Г. Барсегов. – М., 1985. – С. 220.

⁸² *Современное морское право и практика его применения* / И.И. Барина, Б.С. Хейфец, М.А. Пицу и др. – М., 1985. – С. 68.

⁸³ Черкес М.Е. *Международное право: Учебное пособие*. – Одесса, 2004. – С. 207.

Рабочих групп для изучения отдельных вопросов, представляющих взаимный интерес. Так, например, ст. 15 Соглашения с Германией предусматривает создание в Украине Классификационного общества.

В ходе работы комиссий могут разрешаться разногласия и споры. Статьи 18, 19 Соглашения с Болгарией не предусматривают создание каких-либо комиссий, а рассмотрение споров, связанных с толкованием и выполнением положений соглашения осуществляется «компетентными органами Договаривающихся Сторон», «через дипломатические каналы» (ст. 16 Соглашения с Республикой Вьетнам).

В случае обнаружения разночтений в текстах соглашений на национальных языках, в 11 (50%) двусторонних соглашениях Украины по торговому судоходству для их устранения будет использоваться текст соглашения на английском языке, в 4 случаях – русский язык. В 5 соглашениях устанавливается аутентичность текстов на двух/трех языках.

В заключение следует привести слова Отфейля:⁸⁴ «Изучение международного права, специально применяемого к торговле и мореплаванию» и «важность, вытекающая из морских сношений стала так велика, что около полстолетия тому назад⁸⁵, изучение это сделалось неизбежным для всех людей, призванных принимать участие, более или менее активное, в управлении своею страной; сделалось равно необходимым для всех граждан, достаточно просвещенных для того, чтобы иметь возможность заниматься морскими сношениями»⁸⁶.

⁸⁴ По мнению А. Долгова – «Авторитетность имени Отфейля, его глубокая ученость в вопросах этого права, а главное, беспристрастие его выводов в спорных положениях морского международного права, не оставляло, конечно, сомнения в выборе автора». См.: От переводчика // Отфейль. История происхождения, развития и изменения морского международного права. 2-е изд. / Пер. А. Долгова. – С.-Петербург, 1887. – С. iii.

⁸⁵ Произведение писалось Отфелем в 1869 году.

⁸⁶ Предисловие автора // Отфейль. История происхождения, развития и изменения морского международного права. 2-е изд. / Пер. А. Долгова. – С.-Петербург, 1887. – С. v.

2.3. Правовой режим судов в морских портах Сторон соглашений (юрисдикция)

Режим судов. В широком смысле правовой режим судна в порту – это правопорядок, которому подчинено судно в то время, когда оно находится в пределах порта, т.е. вся совокупность норм, регламентирующих права и обязанности судна при входе в порт, пребывание в нем и выходе из порта. Нормы, регламентирующие правовой режим судна в порту, содержатся во внутреннем законодательстве, правилах и обычаях государств, в некоторых международных конвенциях и других многосторонних и двусторонних соглашениях между государствами. Из этого видно, что в международном праве нет кодифицированных общепризнанных норм, с исчерпывающей полнотой определяющих правовой режим судов в иностранных портах. Однако это не означает, что правовой режим судов в иностранных портах не опирается на определенную систему общепризнанных положений, более или менее одинаково трактуемых в законодательстве и договорной практике большинства морских государств основные права и обязанности (режим) судов во время нахождения их в иностранных портах. Говоря о правовом режиме судов в портах, мы имеем в виду те порты, которые открыты для иностранных судов, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров в заграничном сообщении, рыболовство и морской промысел, а также судов, используемых для других хозяйственных (коммерческих) целей⁸⁷.

Обычно определяется правовой режим пребывания иностранных судов в порту в отношении объема льгот и преимуществ при заходе в порт, взимании определенных сборов, предоставлении причалов и других услуг.

Вопрос допуска судов в порты также включается в соглашения. Так, соглашения могут содержать условие допуска только в «открытые порты» (ст. 2 Соглашения с Германией); перечень закрытых и/или открытых портов (ст. ст. II, III Соглашения с США). «Хоча прибережна держава і має право заборонити вхід до своїх портів іноземним торговельним суднам, більшість таких держав є схильними до підтримування торгівлі і, відтак, запрошують іноземні судна до своїх портів. Важливим у цьому відношенні є питання не про те, чи має судно право заходити до порту, а яким є його правовий статус, коли воно зайшло туди»⁸⁸.

Обычно договоры и соглашения содержат один из нескольких видов режима: национальный режим, режим наибольшего благоприятствования, режим наиболее благоприятствуемой нации. Если соглашением установлен национальный режим, то иностранные торговые суда пользуются в портах другого государства тем же режимом, что и отечественные торговые суда. Так, согласно ст. 5 Соглашения между Правительством Украины и Правительством Федеративной Республики Германия о морском судоходстве от 10 июня 1993 г., каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает судам другой Договаривающейся Стороны в своих портах, территориальных водах и других подчиненных ее юрисдикции водоемах на основе взаимности такое же отношение, как и к собственным судам, которые принимают участие в международных перевозках, в частности во время мероприятия к порту, пребывание там и выходу из порта, в использовании портовых сооружений для грузовых и пассажирских перевозок, а также в доступе ко всем услугам и другим существующим заведениям. Аналогичные нормы содержатся в соглашениях, заключенных Украиной с Грецией, Грузией, Эстонией, Египтом, Иорданским Хашимитским Королевством, Ираном, Кореей, Кубой, Ливией, Панамой, Российской Федерацией, Сирией, Словенией, Турцией, Францией.

Предоставляя на основе взаимности судам национальный режим, государства не ставят перед собой цели уравнивать требования к судам в портах обоих государств. Основным при национальном режиме является то, что требования относительно процедуры оформления, размер взыскиваемых сборов, и другие должны быть такими же, как и по отношению к национальным судам. Из этого следует, что в портах одной стороны могут существовать сборы, которых нет в другой, или может отличаться процедура оформления прихода-отхода. В тех случаях, когда договором устанавливается национальный режим, иностранные торговые суда пользуются в портах государства тем же режимом, что и отечественные торговые суда. Т.е. предусматривается, что каждая договаривающаяся сторона предоставит судам другой стороны такой же режим, какой она предоставляет своим судам, занятым в международных сообщениях, в отношении свободного доступа в порты, их использования для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты сборов и налогов, осуществления обычных коммерческих операций и использования услуг, предназначенных для обеспечения мореплавания. Предоставление национального режима на взаимной основе предусмотрено в 11 двусторонних соглашениях Украины по торговому мореплаванию.

Как правило, национальный режим не применяется к деятельности, которая резервируется каждой стороной для своих организаций и предприятий (в частности, в отношении плавания в каботаже, спасательных операций, лоцманской проводки, буксировки), а также к формальностям, касающимся въезда и пребывания иностранцев⁸⁹. Перечень исключений дополняют:

⁸⁷ Жудро А.К., Джавад Х.М. Морское право. – М., Транспорт, 1974. – С. 164.

⁸⁸ Маланчук П. Вступ до міжнародного права за Ейкхерстом / Пер. з англ. – Харків, 2000. – С. 248 – 249.

⁸⁹ Иванов Г.Г. Национальный режим // Словарь международного морского права / Отв. ред. Ю.Г. Барсегов. – М., 1985. – С. 157.

«государственная служба», «морские разведывательные работы», «промер глубин в территориальных водах» (ст. 7 Соглашения с Германией).

Режим наиболее благоприятствуемой нации означает, что судам одного договаривающегося государства, в портах другого предоставляется режим, не худший, чем тот, которым пользуются суда любого другого третьего государства. Иногда в договорах или соглашениях указывается, что договаривающиеся стороны, предоставляют взаимно безусловный и неограниченный режим наиболее благоприятствуемой нации относительно всех вопросов, которые касаются торговли между обоими государствами и мореплавания. Отмеченная форма означает, что преимущества и льготы, которые предусмотрены договором, предоставляются сторонами безвозмездно и без любых условий и любые льготы, которые будут оговорены в договорах с третьими государствами, автоматически будут распространяться на договаривающиеся государства. На таких условиях подписано Соглашение по общим вопросам торговли и мореплавания между Союзом Советских Социалистических Республик и Федеративной Республикой Германия от 25 апреля в 1958 г., в соответствии со ст.1 которой «товары, происходящие из территории одного из Договаривающихся государств, будут пользоваться как при ввозе, так и при вывозе их на территорию другого Договаривающегося государства безусловным режимом наиболее благоприятствуемой нации в отношении таможенных пошлин и прочих налогов и сборов, связанных с ввозом или вывозом товаров, в отношении способов взимания указанных пошлин, налогов и сборов, а также в отношении правил и формальностей, которым подвергаются товары при таможенной обработке». Такой же режим был установлен в соглашениях СССР с Кипром, Ливией, ОАЭ.

Режим наибольшего благоприятствования также означает, что судам одного договаривающегося государства в портах другого предоставляется режим не худший, чем тот, которым пользуются суда какого-либо третьего государства. В случае предоставления безусловного и неограниченного режима наибольшего благоприятствования, преимущества и льготы, предусмотренные договором, предоставляются сторонами безвозмездно и без всяких условий, и любые льготы, которые в будущем будут оговорены в договорах с третьими государствами, автоматически будут распространены на договаривающиеся государства. (ст. 6 Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Болгария о морском торговом судоходстве от 30 октября в 1997 г., ст. 5 Соглашения между Правительством Украины и Правительством Республики Индия о торговом судоходстве от 3 октября в 2002 г., ст. 2 Соглашения между Правительством Украины и Правительством Государства Израиль по вопросам мореплавания и морских перевозок от 25 ноября в 1996 г., ст. 7 Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Латвийской Республики о торговом судоходстве от 26 февраля в 1998 г.). Этот режим характеризуется, в частности, путем предоставления судам всевозможных льгот в отношении доступа в порты, пребывания и выхода из порта, якорных стоянок, пользования оборудованием, предназначенным для судоходства, погрузки и выгрузки грузов, а также в отношении иных коммерческих операций, связанных с судами, их грузами и пассажирами, оплаты сборов и иных услуг, связанных с торговым судоходством (см., например, ст. 7 Соглашения с Латвией; соглашения с Болгарией, Республикой Вьетнам, Израилем, Индией, Китаем – около 25%).

Режим пребывания судов в портах в большей степени определяется нормами административного права. Отличительной особенностью административной юрисдикции является то, что она применяется без исключения ко всем судам, – государственным и частным, то есть действует принцип полной компетенции властей прибрежного государства. При заключении соглашений, в которых предусматриваются определенные исключения из уголовной и гражданской юрисдикции, специально оговаривается, что эти исключения не затрагивают прав местных властей в том, что касается применения таможенного и санитарного законодательства и правил, а также мероприятий контроля, которые относятся к безопасности судов, охраны человеческой жизни, допуска иностранцев.

Таким образом, административная юрисдикция осуществляется с целью санитарной охраны границ, защиты экономических и политических интересов прибрежного государства, а также безопасности мореплавания. Все морские государства для этого имеют специальное административное законодательство, и любое разумное применение власти к иностранным судам и лицам, которые находятся на них, соответствуют принципам международного права.

В соглашении может оговариваться, что предусмотренный режим не распространяется на деятельность, которая резервируется для своих организаций и предприятий.

Сопоставляя оба режима Секретариат ЮНКТАД в докладе «Режим иностранных торговых судов в портах» пришел к выводу, что объем прав и привилегий, предоставляемых судам на основе национального режима, определить гораздо проще, чем при режиме наиболее благоприятствуемой нации. В частности, можно легко проверить, предоставляется ли портовое оборудование на одинаковых условиях как иностранным, так и национальным судам. По мнению Секретариата, одновременное предоставление обоих режимов создаст оптимальный режим, предоставляемый в данном порту, и обеспечит справедливое отношение ко всем торговым судам независимо от национальности. В докладе Секретариата содержится и ряд принципов, относящихся к заходу торговых судов в порты. Для облегчения развития морской торговли предлагалось:

- 1) одобрить общее правило, согласно которому морские порты были бы открыты для захода

иностранных судов в законных целях;

2) одобрить международные стандарты, относящиеся к условиям и процедурам, регламентирующим доступ;

3) определить обстоятельства, при которых в заходе может быть отказано.

Комитет по морским перевозкам ЮНКТАД рассмотрел доклад на восьмой сессии и принял решение о том, что вопрос о режиме иностранных судов в портах должен постоянно изучаться Комитетом, а также выразил пожелание, чтобы ЮНКТАД и ИМО было налажено тесное сотрудничество по данному вопросу⁹⁰.

Иногда указывается, что договаривающиеся стороны предоставляют взаимно безусловный и неограниченный режим наибольшего благоприятствования. Указанная формула означает, что преимущества и льготы, предусмотренные договором, предоставляются сторонами безвозмездно и без всяких условий и любые льготы, которые будут оговорены в договорах с третьими государствами, автоматически распространяются на договаривающиеся государства⁹¹.

Ст. 5 Соглашения с Гонконгом предусматривает предоставление судам и членам экипажа сторон соглашения «национального режима наибольшего благоприятствования», который характеризуется словом «свободно» по отношению ко всем видам деятельности и пользования услугами. В Соглашении с США говорится, что «каждая Сторона, в соответствии со своими законами и правилами, предоставляет недискриминационный режим».

В соглашениях с Кубой и Российской Федерацией «режим наибольшего благоприятствования» предоставляется Сторонам и их судам «по всем вопросам торгового судоходства, если иное не предусмотрено в настоящем соглашении». Судам каждой из Сторон будет предоставлено такое же обращение, которое обеспечивается своим судам, занятым в международных перевозках, в части «свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и разгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, оплаты корабельного и иных сборов и налогов, пользования всеми услугами для судоходства и осуществления обычных коммерческих операций».

Отдельно следует выделить положения, касающиеся признания судовых документов. В этом вопросе основным требованием сторон является: выдача документов компетентными органами и соответствие формы и содержания документов требованиям международных конвенций.

Особое внимание уделяется вопросу признания Мерительного свидетельства и взимания на основании сведений, содержащихся в нем, портовых сборов.

Юрисдикция. Следует иметь в виду, что «при характеристике правового режима судна во внутренних водах иностранного государства одновременно имеются в виду права и обязанности судна в порту»⁹².

В соглашениях устанавливается, что судебные власти не будут принимать к рассмотрению гражданские дела, возникающие из споров между капитаном судна и любым членом экипажа, в частности, в связи с договором найма на работу.

Многие соглашения содержат положения о том, что административные и судебные власти не будут осуществлять вмешательство в случае правонарушений, совершенных «на борту судна, стоящего в порту/находящегося в границах порта» (соглашения с Болгарией, Ираном, Кубой / Египет, Сирия, Турция, Эстония), если они не нарушают спокойствие и общественный порядок на территории порта или общественную безопасность (существуют и некоторые другие исключения)⁹³. Это же положение содержат и иные соглашения, однако, пространственная сфера его применения расширена: «внутренние воды» - для Греции, Грузии, Российской Федерации, «территориальные воды» - для Панамы, Словении, Франции и еще пяти государств. В Соглашении с Израилем этот вопрос не затрагивается, а в соглашениях с Болгарией и Ираном достаточным является то, что правонарушение совершено «на борту».

Следует отметить, что в настоящее время отсутствуют общепризнанные международно-правовые нормы, ограничивающие административную, уголовную и гражданскую юрисдикцию прибрежных государств в отношении иностранных морских торговых судов в период их пребывания в порту. Ограничение юрисдикции местных властей может иметь место лишь в случаях, прямо предусмотренных национальным законодательством прибрежного государства, либо в соответствии с международным соглашением, заключенным с государством, под флагом которого плавает данное судно.

Изъятия из юрисдикции прибрежных государств, как правило, не затрагивают административных прав местных властей, осуществляемых в целях защиты экономических и политических интересов своего государства, санитарной охраны границ, а также обеспечения безопасности море-

⁹⁰ См.: Иванов Г.Г. *Актуальные вопросы международного морского права: Тексты лекций*. – М., 1987. – С. 7.

⁹¹ Иванов Г.Г. *Режим наибольшего благоприятствования (режим наиболее благоприятствуемой нации) // Словарь международного морского права / Отв. ред. Ю.Г. Барсегов*. – М., 1985. – С. 204 – 205.

⁹² *Современное морское право и практика его применения / И.И. Барина, Б.С. Хейфец, М.А. Пицун и др.* – М., 1985. – С. 63.

⁹³ См., например: Бозриков О.В. *Вопросы уголовной юрисдикции в отношении иностранных судов в морских соглашениях СССР с другими государствами // Материалы по морскому праву и международному торговому мореплаванию. Вып. 12*. – М., 1977. – С. 18 – 24.

плавания. В современной международной практике определяющим служит принцип полной компетенции местных властей по вопросам административной юрисдикции, применяемой в отношении всех без исключения иностранных торговых судов⁹⁴.

При определении объема юрисдикции прибрежного государства в соглашениях о торговом мореплавании специально оговаривается, что эти ограничения не касаются прав местных властей по осуществлению санитарного и таможенного контроля, а также мер, принимаемых ими в отношении допуска иностранцев на свою территорию, по вопросам безопасности судов и портов и по охране человеческой жизни⁹⁵.

Еще Отфейль писал (1869 г.): «Запретительные и таможенные законы не наносят удара принципу свободы торговли; они, наоборот, являются результатом пользования этою свободой. В самом деле, они образуют собою те условия, на которых одна из договаривающихся сторон дает свое согласие на коммерческое действие; другая сторона, - вольна отказаться, и следовательно везти произведения своей земли или промышленности в другое место; но если она согласилась на эти условия, то, очевидно, должна точно исполнять все выставленные и принятые условия»⁹⁶.

⁹⁴ Подробнее по этому вопросу см.: Кузнецов С. Контроль государства порта: определение и правовая природа // *Юридический вестник*. – 2003. - № 1. – С. 82 – 88; Кузнецов С.А. К вопросу о понятии контроля государства порта в национальном и международном праве // *Суспільство, Держава. Право. Вип. 4. Морське право*. – Одеса, 2004. – С. 20 – 22.

⁹⁵ Современное морское право и практика его применения / И.И. Барина, Б.С. Хейфец, М.А. Пицу и др. – М., 1985. – С. 69.

⁹⁶ Отфейль. История происхождения, развития и изменения морского международного права. 2-е изд. / Пер. А. Долгова. – С.-Петербург, 1887. – С. 31 - 32.

2.4. Правовой режим экипажей в морских портах Сторон соглашений

Режим членов экипажей (моряков). В морских соглашениях вопросам доступа моряков уделяется большое внимание. Эти соглашения закрепляют, конкретизируют и развивают положения Конвенции МОТ № 108⁹⁷, а также Конвенции 1965 г. (FAL-65) применительно к двусторонним соглашениям⁹⁸.

Обычно в соглашениях указывается, что Договаривающиеся стороны будут признавать удостоверения личности членов экипажей судна, выданные компетентными властями одной из сторон⁹⁹. Члены экипажей судов, имеющие соответствующие удостоверения личности (иногда и/или общегражданские или заграничные паспорта, мореходные книжки и т.д.), имеют право на упрощенный доступ на территорию государства-участника соглашения. Обычно в соглашениях уточняется, что речь идет о «порте», «портовом городе», «районе порта стоянки», «главном населенном пункте, в порту которого судно пребывает» и о времени, в течение которого судно будет находиться в нем. Капитан должен вручить властям судовую роль.

Владельцам соответствующих удостоверений личности разрешается при наличии визы проследовать любым видом транспорта по территории страны с целью прибыть на свое судно или вернуться в свою страну. Такие визы должны выдаваться «в возможно короткий срок», «без задержки».

Особо оговаривается право пребывания моряка – владельца удостоверения личности в лечебном учреждении до окончания срока лечения. Ст. 9 Соглашения с Францией предусматривает принятие сторонами «всех необходимых мер для репатриации членов экипажей»¹⁰⁰.

Вышеуказанное не применяется к режиму, установленному внутренним законодательством, в отношении иностранцев и «персон нон грата», даже имеющих специально установленные для моряков удостоверения¹⁰¹.

Таким образом, в двусторонних соглашениях урегулированы основные вопросы, касающиеся пребывания судов договаривающихся сторон в их портах. Практика применения соглашений о торговом судоходстве показывает, что они являются надежной правовой основой для укрепления связей в этой области между странами, независимо от их социального строя или степени развития национального торгового флота¹⁰².

⁹⁷ Конвенция МОТ 108. Конвенция 1958 года об удостоверениях личности моряков // Конвенции и рекомендации, принятые Международной Конференцией Труда. 1957 – 1990. Том II. – Женева, 1991. – С. 1193 - 1197.

⁹⁸ Бозриков О.В. Вопросы доступа моряков на иностранную территорию в морских соглашениях СССР с другими государствами // Материалы по морскому праву и международному торговому мореплаванию. Вып. 13. – М., 1977. – С. 26 - 30.

⁹⁹ Более подробно по этому вопросу см.: Додин Е.В., Кузнецов С.А. Правовой статус лиц, работающих на судах. (Часть I. Удостоверение личности моряка) // Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавления). – 1998. – № 4/II.

¹⁰⁰ Вопросы, связанные с репатриацией моряков рассматривались нами подробно. См.: Кузнецов С.А. Финансовое обеспечение случаев оставления моряков // Юридический вестник. – 2002. – № 3. – С. 87 - 92; Кузнецов С.А. Обеспечение требований, предъявляемых в связи со смертью или причинением вреда здоровью моряка (имплементация норм международного права) // Актуальні проблеми політики. Збірник наукових праць. Вып. 15 / Голов. ред. С.В.Ківалов; відп. за вип. Л.І. Кормич. – Одеса, 2002. – С. 278 – 286.

¹⁰¹ См., например: Кузнецов С.А. Организационно-правовые основы предупреждения незаконного проникновения и учета посторонних лиц на судах в портах Украины // Информационное обеспечение противодействия организованной преступности: Сб. науч. статей / Под ред. М.Ф. Орзиха, В.Н. Дремина. – Библиотечка журнала «Юридический вестник». – Одесса, 2003. – С. 135 - 142.

¹⁰² Сборник договоров и соглашений СССР с иностранными государствами о морском торговом судоходстве. – М.: В/О «Мортехинформреклама» 1983. – С. 8.

Глава III. Конвенция и Статут о международном режиме морских портов

3.1. Исторический очерк возникновения и общая характеристика документа

Режим в портах поддерживается силами государства, в котором такие порты или судоходные пути находятся. В соответствии с внутренними законодательствами этих государств устанавливаются требования по пребыванию судов в порту, по заходу и выходу из порта, о транзите через воды портов (внутренние воды государства) и о режиме прохода по судоходным путям. Однако в случаях, когда такие объекты используются для международного сообщения возникает вопрос об их международно-правовом режиме. Правовое регулирование на этих объектах осуществляется на базе принципов и норм международного права, закрепленных в двух- или многосторонних международных договорах. Среди них: Заключительный акт Венского конгресса (1815 г.), Белградская конвенция о режиме судоходства на Дунае (1948 г.), Акт, касающийся судоходства и экономического сотрудничества между государствами бассейна реки Нигер (1963 г.), Конвенция, касающаяся развития бассейна озера Чад (1969 г.), Договор о бассейне реки Ла-Плата (1969 г.), Договор о сотрудничестве в Амазонии (1978 г.)¹⁰³.

Каждый из упомянутых документов разрабатывался и принимался применительно к конкретному водному объекту. Однако история международно-правового регулирования судоходных путей международного значения знает также и договоры более общего характера, которые, впрочем, не получили широкого признания, среди них Барселонская конвенция о судоходных водных путях, имеющих международное значение (1921 г.) и Хельсинкские правила использования вод международных рек (1966 г.).

Конференция, проводившаяся в апреле 1921 года в Барселоне под эгидой Лиги Наций, приняла две конвенции со статутами о свободе транзита и о режиме судоходных путей международного значения, а также две резолюции: по вопросам международного режима портов и по вопросам международного режима железных дорог. Указанными резолюциями были заложены начала для дальнейшей разработки международных актов о режиме портов и железных дорог, которое нашло свое воплощение в принятии двумя годами позже, в 1923 году в Женеве, двух конвенций со статутами о международном режиме морских портов и о международном режиме железных дорог.

Необходимо остановиться также и на рассмотрении самой международной организации, принявшей эти документы. Создание Лиги Наций связывают с инициативой президента США Вудро Вильсона. Это не совсем так. Вскоре после начала Первой мировой войны в Великобритании образовалась частная инициативная группа для выработки устава организации, целью которой было упразднение войн. Движение привело к основанию в 1915 г. «Общества Лиги наций». Аналогичное общество возникло в США.

На Версальской мирной конференции 28 апреля 1919 г. Устав Лиги был принят и включен в текст мирных договоров с Германией, Австрией, Болгарией и Венгрией. Формальная связь Устава с мирными договорами была упразднена в сентябре 1938 г., на 19 Ассамблее Лиги, путем принятия специальной резолюции.

В соответствии с Уставом, Лига Наций имела два политических органа: Ассамблею и Совет. Имелось еще 2 учреждения, хотя и связанных с Лигой, но являвшимися совершенно самостоятельными: Международная организация труда и Постоянная палата международного правосудия. Были учреждены технические организации: 1) по средствам сообщения и транзита, 2) постоянная совещательная комиссия по военным и морским вопросам и по вопросам авиации, 3) совещательный комитет по опию и другим опасным наркотикам; 4) постоянное центральное бюро по опию.

Главный административный орган.

В целом исходят из того, что Лига имела две основные задачи: поддержание международного мира и безопасности и развитие международного сотрудничества¹⁰⁴.

На институциональном уровне создание Лиги Наций стало революционным шагом в международных отношениях. Она возникла вследствие призыва «Четырнадцати пунктов» президента Вильсона (декларация о мирном урегулировании после Первой мировой войны (1918 г.) до создания «загальної асоціації націй ... із конкретно визначеним статутом з метою надання взаємних гарантій політичної незалежності та територіальної цілісності однаково як великим, так і малим країнам»¹⁰⁵.

Деятельность Лиги оценивается по-разному. В советской литературе – крайне отрицательно. По-видимому определяющую роль сыграл факт исключения СССР из Лиги за развязанную против Финляндии войну 1939 – 1940 гг. (СССР был принят в Лигу в 1934 г.)¹⁰⁶.

¹⁰³ Аверочкина Т.В. *Режим морского порта, судоходных путей и транзита в документах Лиги Наций* // *Митна справа*. – 2008. - № 4. – С. 47.

¹⁰⁴ Черкес М.Е. *Международное право: Учебное пособие*. – Одесса, 2004. – С. 262.

¹⁰⁵ Маланчук П. *Вступ до міжнародного права за Ейкхерстом* / Пер. з англ. – Харків, 2000. – С. 55.

¹⁰⁶ Черкес М.Е. *Международное право: Учебное пособие*. – Одесса, 2004. – С. 263.

Но еще до этого основным тезисом, определявшим отношение к Лиге было высказывание В.И. Ленина о том, что Лига это «большая говорильня». Известно, что ленинские определения не подлежали пересмотру.

В обоснование отрицательного отношения к Лиге ссылались на два основных фактора: Устав Лиги Наций не исключал возможность разрешения международных споров войной; Лига не сломала колониальную систему, вызвавшую, по мнению многих, Первую мировую войну, а лишь заменила систему колоний системой мандатов. В этом лишь часть истины, поскольку Лига была первым опытом создания универсальной международной организации, основной целью которой было сохранение мира.

Лига Наций был распущена по резолюции ее Ассамблеи в апреле 1946 г. в связи с учреждением ООН.

Статут о свободе транзита¹⁰⁷ предусматривает, что «мероприятия, принимаемые участниками статута, облегчают свободный транзит по железным дорогам и водным путям», при этом в отношении транзита не должно быть никакого различия или дискриминации в связи с национальностью лиц, флагом судна, собственностью перевозимых транзитом товаров, местом их происхождения, ввоза, назначения и т. д. Осуществление транзита само по себе не может явиться основанием для взимания каких-либо сборов. Статут предусматривает право государств, в нём участвующих, не допускать транзита товаров, ввоз которых является запрещённым.

Согласно Преамбуле этой Конвенции, государства-участники намерены «провозгласить право свободного транзита и осуществлять регулирование такого транзита в качестве одного из лучших способов развития сотрудничества между государствами». Это положение, однако, как следует из ст. 6 Статута, не рассматривалось как норма общего международного права, применимая и к государствам, не являющимся участниками Барселонской конвенции. Действительно, по смыслу ст. 6, государства-участники не обязаны предоставлять свободный транзит всякому третьему государству, за исключением случая, когда «одним из заинтересованных государств-участников показаны убедительные доводы» в пользу такого транзита. Транзит предоставляется не бесплатно, но тарифы за транзит должны быть, согласно ст. 4 Статута, «разумными» (reasonable). Согласно ст. 2 Статута, государства-участники обязаны способствовать свободному транзиту по железнодорожным и водным путям, удобным для международного транзита. Они вправе принять меры обеспечения безопасности путей, средств сообщения и других своих интересов, относящихся к транзиту (ст. 5 Статута).

Ст. 3 Статута предусматривает, что кроме сборов для покрытия расходов на управление и надзор в связи с транзитом, государства-участники не должны и не вправе устанавливать каких-либо специальных сборов за транзит.

Остается открытым вопрос о том, можно ли считать эти зафиксированные в Барселонской конвенции 1921 года юридические предписания обычными нормами современного международного права и в этом качестве применяемыми ко всякому транзиту, в т.ч. такому, при котором пересекаются не только государственные границы, но и разграничительные линии между континентальными шельфами – если речь идет о транзите грузов одного государства посредством трубопровода, проложенного на континентальном шельфе другого государства..

Статут о режиме судоходных путей международного значения¹⁰⁸ предусматривает применение указанного режима в отношении рек, которые на своём судоходном протяжении пересекают до впадения в море территории различных государств или протекают вдоль их границ.

В отличие от установленного на Венском конгрессе 1814 года по инициативе представителя Пруссии Гумбольдта принципа свободы судоходства на международных реках лишь для прибрежных государств (применительно к судоходству на Рейне) Барселонские конвенции 1921 года предусматривают применение принципа свободы судоходства для всех участников конвенции безотносительно к тому, являются ли они прибрежными или нет. При этом граждане, грузы и суда договаривающихся государств должны во всех отношениях пользоваться совершенно одинаковым режимом. Однако каждое из прибрежных государств имеет исключительное право на совершение каботажных перевозок. Принцип свободы судоходства, заложенный в конвенциях, был основан на стремлении воспрепятствовать преобладанию экономического влияния великих держав в прибрежных государствах. Положения статута не имеют применения в отношении судоходства военных и полицейских судов, судов, осуществляющих надзор, а равно и других судов, выполняющих функции публичной службы¹⁰⁹.

Конвенция о свободе транзита была ратифицирована 27 государствами, конвенция о режиме судоходных путей - 16. В число государств, ратифицировавших обе конвенции, входят Англия, Франция, Италия, Болгария, Дания, Индия, Финляндия, Норвегия, Чили, Новая Зеландия. Вне действия конвенций остались США и СССР.

¹⁰⁷ *Convention and Statute on Freedom of Transit. Barcelona, April, 20, 1921. // League of Nations, Treaty Series, 1921, № 171.*

¹⁰⁸ *Convention and Statute on the Regime of Navigable Waterways of International Concern Barcelona, 20 April 1921 // League of Nations, Treaty Series, Vol. VII, p. 37.*

¹⁰⁹ *Аверочкина Т.В. Режим морского порта, судоходных путей и транзита в документах Лиги Наций // Митна справа. – 2008. – № 4. – С. 48.*

Конференция Лиги Наций, которая состоялась в Генуе 10 апреля 1922 года, предложила в своей резолюции, которая была направлена в компетентные организации Лиги Наций с одобрением Совета и Ассамблеи Лиги Наций, что Международная конвенция, касающаяся режима сообщений, предусмотренная в мирных договорах, должна быть заключена и внедрена в жизнь как можно скорее, поскольку и ст. 379 Версальского договора и соответствующие статьи иных мирных договоров предусматривают подготовку универсальной Конвенции о международном режиме портов;

В 1923 г. в Женеве состоялась конференция Комитета коммуникаций и транзита Лиги Наций. На ней были приняты Конвенция и Статут о международном режиме морских портов. Конвенция распространяется на морские порты, обычно посещаемые морскими судами и служащие для внешней торговли. Она затрагивает лишь некоторые вопросы режима морских портов¹¹⁰.

Женевская конвенция и статут о международном режиме морских портов 1923 года¹¹¹ впервые на международном уровне установила, что каждая договаривающаяся сторона обязуется обеспечить судам любой другой договаривающейся стороны обращение, равное тому, которым пользуются ее собственные суда или суда любого другого государства в морских портах, находящихся под ее суверенитетом или властью, в отношении свободы доступа в порт и его использования, а также полного пользования льготами, которые она предоставляет для судоходства и коммерческих операций их судам, их товарам и их пассажирам. Установленное таким образом равенство обращения распространяется на всякого рода льготы, касающиеся предоставления мест у причалов, выгрузки и погрузки, а также всякого рода пошлин и сборов, взимаемых от имени или для правительства, официальных властей, концессионеров или всякого рода учреждений. В соответствии со ст. 1 Статута, морскими портами считаются порты, нормально посещаемые морскими судами и служащие для внешней торговли. Его нормы не распространяются на каботаж, буксирную и лоцманскую службы, военные, полицейские суда и суда, осуществляющие в любом виде общественную власть, и любые другие суда, когда эти последние служат исключительно целям военно-морских, военных или военно-воздушных сил какого-либо государства, а также Статут не распространяется на рыболовные суда и продукты их промысла (ст.ст. 10-14 Статута).

Барселонские и Женевские конвенции и статуты о свободе транзита, о режиме судоходных путей международного значения, о международном режиме морских портов на сегодняшний день являются действующими документами, однако не общепризнанными.

При этом достаточно удобной практикой является принятие международных документов применительно к конкретным объектам, а также заключение двусторонних соглашений о морском торговом судоходстве и закрепление в них положений, регулирующих не только пребывание судов в портах договаривающихся сторон, но и порядок взаимного признания документов моряков, а также некоторые другие вопросы, из чего следует, что заключение двусторонних соглашений является важным шагом для дальнейшего развития перспективных направлений сотрудничества в отрасли морского судоходства между странами, налаживания торгово-экономических связей, улучшения взаимных условий транзита и перевозок пассажиров и грузов, упрочнения добрососедских отношений¹¹².

¹¹⁰ Джавад Ю.Х. *Международные соглашения по морскому судоходству*. – М.: Транспорт, 1968. – С. 118.

¹¹¹ *Convention on the International Regime of Maritime Ports. Signed at Geneva, December, 1923.* // *League of Nations, Treaty Series, 1926 - 1927, № 1379.*

¹¹² Аверочкина Т.В. *Режим морского порта, судоходных путей и транзита в документах Лиги Наций* // *Митна справа*. – 2008. - № 4. – С. 48.

3.2. Конвенция о международном режиме морских портов

Конвенция о международном режиме морских портов впервые на международном уровне закрепила свободу сообщений путем обязательного установления в морских портах, находящихся под их суверенитетом и в их подчинении, в целях международной торговли равное обращение для судов всех договаривающихся государств, находящихся на них грузов и пассажиров.

Конвенция открыта для подписания, о чем свидетельствуют положения, закрепленные в преамбуле: наилучшим способом достижения указанных целей (свободы сообщений, равного обращения для судов всех договаривающихся государств) является способ заключения универсальной конвенции, к которой возможно большее количество государств сможет впоследствии присоединиться. Конвенция придает юридическую силу правилам Статута, относящимся к международному режиму портов.

Конвенция не ущемляет прав и обязанностей, вытекающих из положений Договора о мире, подписанного в Версале 28 июня 1919 года или из положений прочих подобных договоров, настолько насколько они касаются Сторон их подписавших, а равно и преимуществ, предоставляемых такими договорами (ст. 2 Конвенции).

Конвенция подлежит ратификации. Документы о ратификации хранятся у Генерального секретаря Лиги Наций, который информирует об их получении каждое государство подписавшее или присоединившееся к конвенции.

Датой вступления конвенции в силу является девяностый день после получения Генеральным секретарем Лиги Наций пятой ратификации. После этого конвенция будет вступать силу относительно каждой стороны на девяностый день после получения ратификационных грамот или заявлений о присоединении в соответствии с правилами ст. 18 Устава Лиги Наций.

Генеральный секретарь Лиги Наций ведет специальный список, содержащий перечень государств подписавших, ратифицировавших, присоединившихся, денонсировавших эту конвенцию. Этот список должен быть доступен членам Лиги в любое время; он должен публиковаться как можно чаще, в соответствии с указаниями Совета (ст. 7).

Любое государство подписывая или присоединяясь к настоящей конвенции может заявить в момент как подписания, ратификации, так и присоединения о том, что принятие ими настоящей конвенции не включает какое-либо или все их зарубежные владения, протектораты, а также зарубежные территории, находящиеся под их суверенитетом или подчинении, а также может впоследствии присоединить в соответствии с правилами, изложенными в ст. 5, к конвенции от их имени любую колонию, зарубежное владение, протекторат или территорию, которые были исключены этим заявлением. Денонсация может быть осуществлена также отдельно в отношении любой такой колонии, зарубежного владения, протектората или территории, правила, изложенные в ст. 8, будут применяться для каждой такой денонсации.

3.3. Статут о международном режиме морских портов

Статут о международном режиме морских портов предусматривает предоставление на условиях взаимности для торговых судов стран-участниц Конвенции свободного доступа в их порты и равных с собственными судами или судами любого другого государства прав в отношении пользования портами (предоставление мест у причалов, погрузка-разгрузка и другие коммерческие операции), а также взимания любых сборов и пошлин (ст. 2). Перечень пошлин и сборов, взимаемых в портах, а также полицейские и навигационные правила должны заранее опубликовываться до вступления их в силу. Администрация порта должна иметь все эти документы, чтобы ими могли пользоваться заинтересованные лица (ст. 3).

Вся информация о пошлинах и сборах, взимаемых для использования для нужд порта, должны надлежащим образом опубликовываться до их вступления в силу. Вышеуказанное касается также обычаев порта и портовых правил. В каждом морском порту портовые власти должны иметь для свободного ознакомления лицами, имеющими к этому отношение, действующий перечень пошлин и сборов, взимаемых в порту, равно как и копии обычаев порта и портовых правил (ст. 4).

Таможенные и другие пошлины, а также местные налоги и сборы, связанные с экспортом или импортом товаров через порты, должны взиматься со всех судов на равных условиях без какой-либо дискриминации по отношению к собственным судам или судам любой другой страны (ст. 5).

Кроме исключительных случаев, связанных с особыми географическими, экономическими и техническими условиями, таможенные пошлины в портах не должны быть выше тех, которые взимаются на других таможенных границах данного государства с тех же товаров, перевозимых в том же направлении или из того же направления (ст. 7).

Если какое-либо государство-участник Конвенции не предоставляет в своих портах судам другого участника условия, предусмотренные Конвенцией, то последнее может временно прекратить предоставление этих условий в своих портах судам указанного государства после уведомления об этом дипломатическим путем. Вопрос может быть также передан одной из сторон в Международный суд.

Положения Конвенции не распространяются на каботажные перевозки и не затрагивают права государства в отношении организации и регламентирования буксирной и лоцманской служб в своих портах.

Статут не применяется к рыболовным судам и их уловам (ст. 14).

Каждое Договаривающееся государство сохраняет право на приостановление предоставления преимуществ равного обращения в отношении любого судна государства, которое не эффективно применяет положения настоящего Статута в отношении судов, вышеуказанного Договаривающегося Государства.

При подписании Конвенции и Статута был подписан также и протокол к ним, который установил, что:

1) положения Статута будут применяться в отношении портов – убежищ, сооруженных специально для этой цели.

2) оговорка Правительства Великобритании, касающаяся правил, содержащихся в Части 24 «Pilotage Act» 1913 года, принимается.

3) обязанности налагаемые законодательством Франции на судовых посредников не будут рассматриваться как противоречащие принципам и духу Статута о международном режиме морских портов;

4) условие о взаимности, содержащееся в ст. 2 Статута о международном режиме морских портов не исключает предоставления преимуществ упомянутого Статута Договаривающимся государствам, которые не имеют морских портов и не пользуются ни в какой из зон морского порта иного государства правами, упомянутыми в ст. 15 Статута;

5) в случае, если флаг или национальность Договаривающегося государства окажется такой же как флаг или национальность государства или территории, которые не являются стороной конвенции, никакие претензии не могут предъявляться от имени такого государства или территории в отношении преимуществ, предусмотренных Статутом для флага или национальности Договаривающегося государства.

Протокол обладает такой же юридической силой, силой и сроком действия, какими обладает Статут и неотъемлемой частью которого он считается.

Приложение I
ДВУСТОРОННИЕ СОГЛАШЕНИЯ
УКРАИНЫ
О ТОРГОВОМ МОРЕПЛАВАНИИ

**Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплавании
(сводная хронологическая таблица)**

п/п	Название соглашения	Дата и место подписания	Данные о ратификации и вступлении соглашения в силу	Опубликование
1	2	3	4	5
1.	Соглашение между Правительством Украины и Правительством Социалистической Республики Вьетнам о торговом судоходстве	20.07.1992 Киев	Вступило в силу 20.04.1994	Зібрання чинних міжнародних договорів України – 2004. – № 4. – Ст. 903
2.	Соглашение относительно некоторых вопросов судоходства между Правительством Украины и Правительством Соединенных Штатов Америки	03.12.1992 Вашингтон	Вступило в силу 03.12.1992	Офіційний вісник України. – 2005. – № 12. – Ст. 603
3.	Соглашение между Правительством Украины и Правительством Федеративной Республики Германия о морском судоходстве	10.06.1993	Вступило в силу 11.01.1995	Зібрання чинних міжнародних договорів України – 2006. – № 5. – Ст. 1075
4.	Соглашение о морском торговом судоходстве между Правительством Украины и Правительством Исламской Республики Иран	09.07.1993 Тегеран	Закон Украины от 17.01.2002 № 2995–III (Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 21 – 22. – Ст. 141)	Информация об официальном опубликовании отсутствует
5.	Соглашение между Правительством Украины и Правительством Республики Куба о торговом судоходстве	29.06.1994 Киев	Постановление КМУ от 05.10.94 № 686. Вступило в силу 14.01.1995	Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2006. – № 5 – Ст. 1077
6.	Соглашение между Правительством Украины и Правительством Китайской Народной Республики о морском транспорте	06.09.1994 Киев	Закон Украины от 22.02.1996 № 64/96–ВР (Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 10. – Ст. 48) Вступило в силу 15.04.1996	Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2006. – № 6. – Ст. 1395
7.	Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Украины о торговом судоходстве	08.02.1995 Киев	Россия-Нота МИД № 122–71/Зед от 17.4.95 Украина – Нота МИД № 12/37–305 от 27.4.95. Вступило в силу 27.05.1995	Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2006. – № 5. – Ст. 1165
8.	Соглашение между Правительством Украины и Правительством Эстонской Республики о морском торговом судоходстве	24.05.1995 Таллинн	Вступило в силу 05.10.1995 г.	Офіційний вісник України. – 2007. – № 3. – Ст. 130
9.	Соглашение между Правительством Украины и Правительством Литовской Республики о морском торговом судоходстве	04.04.1996 Киев	Закон Украины от 19.03.1999 № 530 – XIV (Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 18. – Ст. 149) Вступило в силу 25.06.1999 г.	Офіційний вісник України. – 2007. – № 56. – Ст. 2266.

1	2	3	4	5
10.	Соглашение между Правительством Украины и Правительством Государства Израиль по вопросам мореплавания и морских перевозок	25.11.1996 Иерусалим	Закон Украины от 17.01.2002 № 2994 – III (Відомості Верховної Ради України. – 2002. – №21-22. – Ст. 140.)	Информация об официальном опубликовании отсутствует
11.	Соглашение между Правительством Украины и Правительством Арабской Республики Египет о торговом судоходстве	29.03.1997 Каир	Закон Украины от 05.10.2000 № 2024 – III (Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 48. –Ст. 414.) Вступило в силу 05.10.2000 г.	Офіційний вісник України. – 2007. – № 2. – Ст. 131.
12.	Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Болгария о морском торговом судоходстве	30.10.1997 Киев	Закон Украины от 17.01.02 № 2996 – III (Відомості Верховної Ради України. – 2002. – №21-22. – Ст. 142). Вступило в силу 15.03.2002 г.	Офіційний вісник України. – 2007. – № 2. – Ст. 85.
13.	Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Латвийской Республики о торговом судоходстве	26.02.1998 Киев	Закон Украины от 02.07.99 № 818 – XIV (Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 34. –Ст. 286.) Вступило в силу 26.08.1999 г.	Офіційний вісник України. – 2002. – № 5. – Ст. 852.
14.	Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Французской Республики о морском торговом судоходстве	15.09.2000 Париж	Закон Украины от 10.01.2002 №2932 – III. (Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 23. –Ст. 152). Вступило в силу 20.02.2002 г.	Офіційний вісник України. – 2004. – № 32. – Ст. 2203.
15.	Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Греческой Республики о торговом судоходстве	06.11.2000 Киев	Закон Украины от 10.01.02 № 2931 – III. (Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 23. –Ст. 151). Вступило в силу 15.03.2002 г.	Офіційний вісник України. – 2007. – № 3. – Ст. 133.
16.	Соглашение между Правительством Украины и Правительством Республики Индия о торговом судоходстве	03.10.2002 Нью-Дели	Закон Украины от 15.05.2003 № 797 – IV (Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 30. –Ст. 254).	Информация об официальном опубликовании отсутствует
17.	Соглашение между Правительством Украины и правительством Республики Грузия о торговом судоходстве	13.04.2003 Киев	Вступило в силу 01.08.1994 г.	Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2004. – № 4. – Ст. 954.
18.	Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Специального Административного Района Гонконг Китайской Народной Республики о морском транспорте	02.04.2003 Гонконг	Закон Украины от 18.02.04 № 1504 – IV (Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 19. – Ст. 280). Вступило в силу 22.04.2004 г.	Офіційний вісник України. – 2004. – № 32. – Ст. 2203.

1	2	3	4	5
19.	Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Сирийской Арабской Республики о торговом судоходстве	05.06.2003	Закон Украины от 18.02.04 № 1503 – IV. (Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 19. – Ст. 279). Вступило в силу 22.07.2004 г.	Информация об официальном опубликовании отсутствует
20	Соглашение о морском торговом судоходстве между Кабинетом Министров Украины и Главным Народным Комитетом Большой Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамахирии	30.06.2003	Закон Украины от 18.02.04 № 1505 – IV (Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 19. – Ст. 281.)	Информация об официальном опубликовании отсутствует
21.	Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Панама о морском торговом судоходстве	04.11.2003 Панама	Закон Украины от 20.10.2004 № 2097 – IV (Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 2. – Ст. 28). Вступило в силу 19.11.2004 г.	Офіційний вісник України. – 2007. – № 3. – Ст. 134.
22.	Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Словения о морском торговом судоходстве	10.11.2003 Любляна	Закон Украины от 05.11.2004 № 2170 – IV (Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 4. – Ст. 86). Вступило в силу 03.12.2004 г.	Офіційний вісник України. – 2005. – № 4. – Ст. 272.
23.	Соглашение о сотрудничестве в отрасли рыболовства и морского хозяйства между Правительством Украины и Правительством Исламской Республики Мавритания	04.12.2003 Киев	Постановление КМУ от 14.04.04 № 502 (Офіційний вісник України. – 2004. – № 16. – Ст. 1119)	Информация об официальном опубликовании отсутствует
24.	Соглашение между Правительством Украины и Правительством Турецкой Республики о морском торговом судоходстве	27.11.1996 Анкара	Закон Украины от 20.04.04 № 1684 – IV (Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 32. – Ст. 389)	Информация об официальном опубликовании отсутствует
25.	Протокол между Кабинетом Министров Украины и Правительством Турецкой Республики о внесении изменений и дополнений в Соглашение между Правительством Украины и Правительством Турецкой Республики о морском торговом судоходстве	19.06.2003 Киев	Закон Украины от 20.04.2004 № 1684 – IV (Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 32. – Ст. 389)	Офіційний вісник України. – 2004. – № 31. – Ст. 2127.
26.	Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Корея о торговом судоходстве	20.10.2005 Киев	Подано на ратификацию Постановление КМУ от 11.07.2007 № 912	Информация об официальном опубликовании отсутствует
27.	Протокол к Соглашению между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Корея о торговом судоходстве	20.10.2005 Киев	Подано на ратификацию в соответствии с Постановлением КМУ от 11.07.07 № 912	Информация об официальном опубликовании отсутствует
28.	Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Иорданского Хашимитского Королевства о морском торговом судоходстве	30.11.2005 Киев	Закон Украины от 13.12.2006 № 447-V (Відомості ВРУ. – 2007. – № 4. – Ст. 43) Вступило в силу 24.01.2007 г.	Офіційний вісник України. – 2007. – № 15. – Ст. 583.

Угода між Урядом України і Урядом Соціалістичної Республіки В'єтнам про торгове судноплавство

Уряд України і Уряд Соціалістичної Республіки В'єтнам, що іменуються надалі «Договірні Сторони», керуючись бажанням закріплення співдружних відносин між двома країнами, а також розвитку співробітництва в області морського транспорту з високою ефективністю його роботи, на основі рівноправності та взаємної вигоди,

домовились про наступне:

Стаття 1

В цій Угоді визначена термінологія:

а/ термін «судно Договірної Сторони» означає будь-яке торгове судно, що плаває під національним прапором цієї Договірної Сторони у відповідності з її законодавством, а також судна, зафрахтовані їх судновласниками без екіпажу /бербоут-чартер/;

б/ термін «члени екіпажу» – особи, які персонально працюють на морських судах кожної Договірної Сторони і мають особисті документи, що видані компетентними органами кожної Договірної Сторони, як це визначено в Статті 9 цієї Угоди та значаться в списках судових екіпажів;

в/ термін «пасажир» означає особу, яка не являється членом екіпажу, не зайнята виконанням зобов'язань, зв'язаних з експлуатацією судна або обслуговуванням на ньому, значиться в списках пасажирів і знаходиться на борту судна;

г/ термін «Компетентні органи» Договірних Сторін – державні органи, що уповноважені виконувати державні функції регулювання морського торгового мореплавства та інші відповідні функції;

д/ термін «територія» – це територія Договірної Сторони з прилеглим водним районом, визначена законами Договірних Сторін, на яку поширюється суверенітет і здійснення юрисдикції Договірних Сторін.

Стаття 2

Морські судна обох Договірних Сторін можуть заходити у відповідні порти їх країн, що відкриті для міжнародної морської торгівлі при перевезенні вантажів і пасажирів.

Стаття 3

а/ Морські перевезення двосторонньої торгівлі між портами двох країн здійснюються переважно суднами Договірних Сторін. Обидві Договірні Сторони користуються рівними правами участі в цих перевезеннях.

б/ Морські перевезення між двома країнами можуть виконуватись також морськими суднами третіх країн, відфрахтування яких провадиться у відповідності з діючою світовою практикою.

Стаття 4

Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні та її суднам з усіх питань торгового судноплавства режим найбільшого сприяння, якщо інше не передбачене в цій Угоді.

Стаття 5

Кожна Договірна Сторона на основі законів та інших правил своєї країни не буде вживати дискримінаційних заходів до іншої сторони при виконанні морських перевезень двох країн.

Стаття 6

В рамках законів та інших постанов своєї країни Договірні Сторони вживуть необхідні заходи для створення сприятливих умов в забезпеченні своєчасної обробки флоту та скорочення можливих простоїв.

Договірні Сторони також створюють сприятливі умови та приймають заходи до спрощення митних і інших обов'язкових процедур в портах.

Стаття 7

Всі положення цієї Угоди не застосовуються для каботажних перевезень.

Каботажними перевезеннями неможна вважати ті випадки, коли судна однієї Договірної Сторони приходять в порт іншої Договірної Сторони для розвантаження імпорتنих товарів і /чи висадки пасажирів із інших країн або для навантаження товарів і /чи посадки пасажирів в інші країни.

Стаття 8

а/ Національна належність суден визначається сторонами на основі документів, виданих компетентними органами обох Договірних Сторін, під чийм прапором плавають судна.

б/ Кожна Договірна Сторона взаємно визнає тоннажні сертифікати інші судові документи, що видані компетентними органами іншої сторони.

Стаття 9

Кожна Договірна сторона визнає особисті посвідчення членів екіпажу, що видані компетентними органами іншої Договірної Сторони.

До них відносяться: книжка суднових екіпажів, службова книжка суднового екіпажу, паспорт моряка.

В разі заміни особистих документів однієї Договірної Сторони необхідно у встановленому порядку повідомити іншу Договірну Сторону.

Стаття 10

а/ Суднові екіпажі під час перебування в портах або водній екваторії іншої Договірної Сторони зобов'язані дотримуватись законів і всіх інших правил тієї Договірної Сторони.

б/ Судновим екіпажам дозволяється зв'язуватись з консульствами або іншими дипломатичними представництвами для вирішення необхідних процедурних питань.

в/ Судновим екіпажам кожної Договірної Сторони під час стоянки суден біля портових причалів іншої Договірної Сторони дозволяється вихід на берег у відповідності з законами і правилами країни.

г/ В разі хвороби деяких членів екіпажів, останнім дозволяється перебування на території іншої Договірної Сторони на необхідний для лікування час відповідно законодавству іншої Договірної Сторони.

д/ Суднові екіпажі кожної Договірної Сторони мають право проходу, включаючи транзит, через територію іншої Договірної Сторони з дня посадки на судна, повернення на батьківщину або з інших яких-небудь причин після завершення всіх необхідних процедур в компетентних органах іншої Договірної Сторони.

є/ Кожна Договірна Сторона у відповідності з своїм законодавством і правилами має право відмовити членам суднових екіпажів в прибутті на територію своєї Договірної Сторони незважаючи на наявність відповідних документів, як це визначено в статті 9.

Стаття 11

а/ У випадках аварії з суднами однієї Договірної Сторони в одній акваторії чи портах іншої Договірної Сторони остання повинна надати всебічну допомогу суднам, судноекіпажам, пасажиром та вантажам.

б/ Вантажі та інше майно, що вивантажені та врятовані з аварійного судна, під час тимчасового зберігання в коморах на території іншої Договірної Сторони звільняються від мита та інших зборів. Виключення складають випадки, коли ці вантажі реалізовані та використовуються на території іншої Договірної Сторони.

в/ В разі аварії суден, кожна Договірна Сторона невідкладно оповіщає консульства та дипломатичні представництва іншої Договірної Сторони, зазначаючи при цьому про прийняті заходи по врятуванню та захисту суднових екіпажів, пасажирів та вантажів.

Стаття 12

Всі прибутки однієї Договірної Сторони, що отримані з іншої Договірної Сторони за морські та інші пов'язані з ними послуги, розраховуються у вільно конвертованій валюті за згодою двох Договірних Сторін.

Кожна Договірна Сторона може використати ці прибутки для покриття витрат, що виникли на території іншої Договірної Сторони або вільно перевести цю суму в інші країни.

Стаття 13

Всі положення цієї угоди не обмежують право Договірних Сторін на прийняття необхідних заходів для забезпечення безпеки, колективної гігієни і дотримання карантинних правил для рослин та тварин.

Стаття 14

Договірні Сторони мають рівні права по організації скликання нарад для обміну поглядами з любых проблем, пов'язаних з морськими перевезеннями вантажів і пасажирів.

Стаття 15

а/ Договірні Сторони будуть активно сприяти розвитку торгово-економічних зв'язків між обома країнами шляхом співробітництва в області морського транспорту.

б/ Договірні Сторони створять сприятливі умови для роботи представників морських компаній і не будуть перешкоджати створенню нових на території кожної країни.

Стаття 16

Всі розбіжності в тлумаченні чи виконанні цієї Угоди будуть вирішуватись шляхом домовленості та переговорів через дипломатичні канали Договірних Сторін.

Стаття 17

а/ Ця Угода вступає в силу з дня одержання останнього повідомлення про завершення всіх юридичних процедур.

б/ Угода визначена строком на п'ять років з автоматичним щорічним продовженням, якщо не буде заперечень однієї із Договірних Сторін.

в/ Кожна із Договірних сторін можуть розірвати цю Угоду, сповістивши в письмовій формі іншу Договірну Сторону не пізніше, ніж за шість місяців до строку закінчення дії цієї Угоди.

г/ В цю Угоду можуть бути в любий час внесені зміни, якщо Договірні сторони вважатимуть це за необхідне.

У підтвердження цього нижчепідписавші, маючи відповідні повноваження своїх Урядів, підписали цю Угоду.

Створено в м.Києві 20 липня 1992 року в двох істинних примірниках кожний українською, в'єтнамською і російською мовами.

Тексти з зазначеними мовами мають однакову силу. В разі розбіжностей в тлумаченні, для співставлення буде використаний текст російською мовою.

Соглашение между Правительством Украины и Правительством Социалистической Республики Вьетнам о торговом судоходстве

Правительство Украины и Правительство Социалистической Республики Вьетнам, именуемые в дальнейшем «Договаривающиеся Стороны», руководствуясь желанием укрепления дружественных отношений между двумя странами, а также развития сотрудничества в области морского транспорта с высокой эффективностью его работы, на основе равноправия и взаимной выгоды договорились о следующем:

Статья 1

В этом Соглашении следующие термины употребляются в таком значении:

а/ термин «судно Договаривающейся Стороны» означает любое торговое судно, которое плавает под национальным флагом этой Договаривающейся Стороны в соответствии с ее законодательством, а также суда, зафрахтованные их судовладельцами без экипажа /бербоут-чартер/;

б/ термин «члены экипажа» – лица, которые персонально работают на морских судах каждой Договаривающейся Стороны и имеют личные документы, выданные компетентными органами каждой Договаривающейся Стороны, как это определено в Статье 9 этого Соглашения и значатся в списках судовых экипажей;

в/ термин «пассажир» означает лицо, которое не является членом экипажа, не занято выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, значится в списках пассажиров и находится на борту судна;

г/ термин «Компетентные органы» Договаривающихся Сторон – государственные органы, которые уполномочены на выполнение государственных функций регулирования морского торгового мореплавания и других соответствующих функций;

д/ термин «территория» означает территорию Договаривающейся Стороны с прилегающим водным районом, определенную законами Договаривающихся Сторон, на которую распространяется суверенитет и юрисдикция Договаривающихся Сторон.

Статья 2

Морские суда обеих Договаривающихся Сторон могут заходить в соответствующие порты их стран, открытые для международной морской торговли при перевозке грузов и пассажиров.

Статья 3

а/ Морские перевозки двусторонней торговли между портами двух стран осуществляются преимущественно судами Договаривающихся Сторон. Обе Договаривающиеся Стороны пользуются равными правами участия в этих перевозках.

б/ Морские перевозки между двумя странами могут осуществляться также морскими судами третьих стран, отфрахтование которых осуществляется в соответствии с действующей мировой практикой.

Статья 4

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне и ее судам по всем вопросам торгового судоходства режим наибольшего благоприятствования, если иное не предусмотрено этим Соглашением.

Статья 5

Каждая Договаривающаяся Сторона на основании законов и других правил своей страны не будет принимать дискриминационных мер к другой стороне при морских перевозках между ними.

Статья 6

В рамках законов и других постановлений своей страны Договаривающиеся Стороны примут необходимые меры для создания благоприятных условий для обеспечения своевременной обработки флота и сокращения возможных простоев.

Договаривающиеся Стороны также создадут благоприятные условия и примут мероприятия по упрощению таможенных и других обязательных процедур в портах.

Статья 7

Положения этого Соглашения не применяются для каботажных перевозок.

Каботажными перевозками нельзя считать те случаи, когда суда одной Договаривающейся Стороны приходят в порт другой Договаривающейся Стороны для разгрузки импортных товаров и /или высадки

пассажиров из других стран или для погрузки товаров и/или посадки пассажиров в другие страны.

Статья 8

а/ Национальная принадлежность судов определяется сторонами на основе документов, выданных компетентными органами обеих Договаривающихся Сторон, под флагом которых плавают суда.

б/ Каждая Договаривающаяся Сторона взаимно признает тоннажные сертификаты, другие судовые документы, которые выданы компетентными органами другой стороны.

Статья 9

Каждая Договаривающаяся сторона признает личные удостоверения членов экипажа, выданные компетентными органами другой Договаривающейся Стороны.

К ним относятся: книжка судовых экипажей, служебная книжка судового экипажа, паспорт моряка.

В случае замены личных документов одной Договаривающейся Стороны необходимо в установленном порядке известить другую Договаривающуюся Сторону.

Статья 10

а/ Судовые экипажи во время пребывания в портах или водной акватории другой Договаривающейся Стороны обязаны соблюдать законы и другие правила этой Договаривающейся Стороны.

б/ Судовым экипажам разрешается связываться с консульствами или другими дипломатическими представительствами для решения необходимых процедурных вопросов.

в/ Судовым экипажам каждой Договаривающейся Стороны во время стоянки судов возле портовых причалов другой Договаривающейся Стороны разрешается выход на берег в соответствии с законами и правилами страны-пребывания.

г/ В случае болезни членов экипажей, последним разрешается пребывание на территории другой Договаривающейся Стороны в течение необходимого для лечения времени в соответствии с законодательством другой Договаривающейся Стороны.

д/ Судовые экипажи каждой Договаривающейся Стороны имеют право прохода, включая транзит, через территорию другой Договаривающейся Стороны со дня посадки на суда, возвращение на родину или по каким-либо другим причинам после завершения всех необходимых процедур в компетентных органах другой Договаривающейся Стороны.

е/ Каждая Договаривающаяся Сторона в соответствии со своим законодательством и правилами имеет право отказать членам судовых экипажей в пребывании на своей территории несмотря на наличие соответствующих документов, как это определено в статье 9.

Статья 11

а/ В случаях аварии с судами одной Договаривающейся Стороны в одной акватории или портах другой Договаривающейся Стороны последняя должна оказать всестороннюю помощь судам, судовым экипажам, пассажирам и грузам.

а/ Грузы и другое имущество, выгруженное и спасенное с аварийного судна, во время временного хранения в амбарах на территории другой Договаривающейся Стороны освобождаются от пошлин и других сборов. Исключения составляют случаи, когда эти грузы реализованы и используются на территории другой Договаривающейся Стороны.

в/ В случае аварии судов, каждая Договаривающаяся Сторона безотлагательно оповещает консульства и дипломатические представительства другой Договаривающейся Стороны, уведомляя при этом о предпринятых мероприятиях по спасению и защите судовых экипажей, пассажиров и грузов.

Статья 12

Все прибыли одной Договаривающейся Стороны, которые получены с другой Договаривающейся Стороны за морских и другие связанные с ними услуги, рассчитываются в свободно конвертируемой валюте по соглашению Договаривающихся Сторон.

Каждая Договаривающаяся Сторона может использовать эту прибыль для покрытия расходов, которые возникли на территории другой Договаривающейся Стороны или свободно перевести эту сумму в другие страны.

Статья 13

Положения этого соглашения не ограничивают право Договаривающихся Сторон на принятие необходимых мер для обеспечения безопасности, коллективной гигиены и соблюдения карантинных правил для растений и животных.

Статья 14

Договаривающиеся Стороны имеют равные права по организации созыва совещаний для обмена взглядами по важным проблемам, связанным с морскими перевозками грузов и пассажиров.

Статья 15

а/ Договаривающиеся Стороны будут активно содействовать развитию торгово-экономических связей

между обеими странами путем сотрудничества в области морского транспорта.

б/ Договаривающиеся Стороны создадут благоприятные условия для работы представителей морских компаний и не будут препятствовать созданию новых на своих территориях.

Статья 16

Все разногласия в толковании или исполнении этого Соглашения будут решаться путем договоренности и переговоров по дипломатическим каналам Договаривающихся Сторон.

Статья 17

а/ Это Соглашение вступает в силу со дня получения последнего сообщения о завершении всех юридических процедур.

б/ Соглашение заключено сроком на пять лет с автоматическим ежегодным продлением, если не будет возражений ни одной из Договаривающихся Сторон.

в/ Каждая из Договаривающихся сторон может расторгнуть это Соглашение, уведомив в письменной форме другую Договаривающуюся Сторону не позднее, чем за шесть месяцев до срока окончания действия этого Соглашения.

г/ В это Соглашение могут быть в любое время внесены изменения, если Договаривающиеся стороны будут считать это необходимым.

В подтверждение этого нижеподписавшиеся, имея соответствующие полномочия своих Правительств, подписали это Соглашение.

Подписано в г. Киеве 20 июля 1992 года в двух аутентичных экземплярах каждый на украинском, вьетнамском и русском языках.

Тексты на указанных языках имеют одинаковую силу. В случае разногласий в толковании, для сопоставления будет использован текст на русском языке.

Угода

стосовно деяких питань судноплавства між Урядом України і Урядом Сполучених Штатів Америки

Уряд України і Уряд Сполучених Штатів Америки, визнаючи важливість відносин між двома країнами в галузі морського судноплавства, бажаючи поліпшити ці відносини, особливо шляхом досягнення домовленостей стосовно доступу в порти та перевезення вантажів і пасажирів морем, а також прагнучи поліпшити подальший розвиток своєї двосторонньої і міжнародної торгівлі, беручи до уваги сприятливий вплив на торгівлю перебудови та розвитку ринкових економічних відносин в Україні, а також керуючись принципами рівності і взаємної вигоди, домовилися про таке:

Стаття I

Для цілей цієї Угоди:

а. Термін «судно» означає будь-яке судно, що плаває під прапором будь-якої Сторони і має на борту документи, які відповідно до законів цієї Сторони необхідні для надання суднам національної приналежності для реєстрації суден на її території, а також для отримання права плавання під її прапором, і яке використовується для:

- (i) комерційного судноплавства; та/або
- (ii) національних цілей торгового судноплавства.

б. Під термін «судно» не підпадають:

- (i) військові кораблі, як вони визначені в Конвенції ООН 1982 року з морського права;
- (ii) судна, які проводять гідрографічні, океанографічні, метеорологічні дослідження або дослідження магнітного поля Землі в цивільних цілях, за винятком згаданих у пункті «а» цієї статті.

в. Суто рибальські та рибальські науково-дослідні судна або допоміжні рибальські судна.

Стаття II

Захід суден однієї Сторони в порти іншої Сторони, за винятком портів, зазначених у статті III, дозволяється за умови попередження відповідних властей за двадцять чотири години до запланованого заходу. Ця стаття стосується таких портів в Україні: Одеса, Южний, Херсон, Ізмаїл, Білгород-Дністровський, Кілія, Іллічівськ, Рені, Маріуполь, Усть-Дунайськ, Бердянськ, Феодосія, Ялта, Скадовськ, Генічеськ, Євпаторія і Керч.

Стаття III

Захід у порти Сполучених Штатів Нью-Лондон і Гротон (Коннектикут), Порт Канаверал (Флоріда), Кінгс-Бей (Джорджія), Порт-Уїнімі (Каліфорнія), Сан-Дієго (Каліфорнія), Чарлстон (Південна Кароліна), Хемптон-Роудс (Вірджинія, в тому числі Норфолк, Ньюпорт-Ньюс, Джеймстаун, Йорктаун, Портсмут і доступ до річки Джеймс-Рівер), Гонолулу (Гаваї), Порт Сейнт-Джоу (Флоріда), Панама-Сіті (Флоріда), Портсмут (Ньюгемпшир) і Пенсакола (Флоріда), а також до українського порту Миколаїв розглядатиметься на основі запиту, поданого відповідним властям за сім календарних днів до передбаченого заходу. Захід у порти України, окрім тих, що перелічені в статті II, дозволяється суднам, що плавають під прапором Сполучених Штатів, як тільки такі порти будуть відкриті.

Україна продовжить свої зусилля по збільшенню кількості відкритих портів і буде негайно повідомляти американські власті про їх відкриття.

Стаття IV

Кожна Сторона забезпечує, щоб судові збори, що збираються з суден другої Сторони, не перевищували збори, що накладаються в подібних ситуаціях по відношенню до її власних національних суден.

Стаття V

Кожна Сторона визнає зацікавленість іншої Сторони в участі в перевезеннях у рамках двосторонньої торгівлі, що здійснюються суднами під її національним прапором. У цьому зв'язку обидві

Сторони щорічно проводять консультації з метою обговорення планів своїх вантажних перевезень, а також прогнозування участі суден, що плавають під національними прапорами України і США, в двосторонній торгівлі згідно з положеннями пункту 2 Додатка, який є невід'ємною частиною цієї Угоди. Кожна Сторона визнає зацікавленість Другої Сторони в участі в перевезеннях вантажів і пасажирів між портами другої Сторони і портами третіх країн і діє відповідно до положень пункту 4 Додатка.

Стаття VI

Кожна Сторона забезпечує, щоб вибір суден для перевезення комерційних вантажів у рамках двосторонньої торгівлі здійснювався лише на основі комерційних міркувань, і надає суднам другої Сторони справедливі і недискримінаційні можливості для конкуренції при перевезенні такого вантажу.

Стаття VII

Кожна Сторона, згідно зі своїми законами і правилами, надає недискримінаційний режим щодо комерційних операцій, які здійснюються перевізниками другої Сторони, в тому числі і щодо створення ділових контор, придбання власності морських споруд і спорядження, доступу до терміналів, а також створення такої матеріальної бази, яка може бути необхідна для ефективного здійснення судноплавства. Якщо недискримінаційний режим виявляється недостатнім для надання можливості бізнесовим організаціям досягти ефективної комерційної присутності і здійснювати ефективні ділові операції згідно з цією Статтею, відповідна Сторона вживає таких додаткових заходів, які необхідні для того, щоб вони могли це зробити.

Стаття VIII

Оплата послуг за перевезення, які здійснюються у відповідності до цієї Угоди, здійснюється у конвертованій валюті, взаємоприйнятній для зацікавлених фірм, компаній, корпорацій або торговельних організацій. Як тимчасовий захід, така оплата може здійснюватися у відповідності до Угод, укладених між двома Сторонами ділової угоди.

Стаття IX

Сторони розпочинають консультації протягом тридцяти днів після дати надходження прохання про проведення консультацій від однієї з Сторін щодо будь-якого питання відносно застосування чи тлумачення цієї Угоди.

Стаття X

Якщо після консультацій обидві Сторони не можуть вирішити спір щодо будь-якої частини цієї Угоди, включаючи, крім усього іншого, спір відносно існування, або засобів, необхідних для усунення дискримінаційної практики чи інших перешкод для встановлення недискримінаційного режиму, передбаченого цією Угодою, то кожна Сторона буде вільна вжити належних заходів згідно зі своїм внутрішнім законодавством або скасувати пільги, надані цією Угодою суднам другої Сторони.

Стаття XI

Положення цієї Угоди не обмежують права кожної Сторони вживати будь-яких заходів для захисту своїх інтересів національної безпеки.

Стаття XII

Ця Угода набуває чинності після її підписання представниками обох Урядів і залишається в силі до 03.12.95. Після набуття чинності вона заміняє Угоду про морське судноплавство від 1 червня 1990 р.

Строк дії цієї Угоди може бути подовжений за згодою Сторін.

На посвідчення чого нижче зазначені особи, належним чином уповноважені своїми відповідними Урядами, підписали цю Угоду.

Вчинено у м.Вашінгтоні 3 грудня 1992 року, у двох примірниках, українською і англійською мовами, при цьому обидва тексти мають однакову силу.

Додаток до Домовленості щодо перевезення вантажу під національним прапором

1. Визначення

А. Термін «двосторонній вантаж» означає будь-який відправлений з території однієї Сторони вантаж, який переміщується повністю або частково морем до місця призначення на території другої Сторони прямим сполученням або перевалкою через треті країни.

В. Термін «крос-трейд» означає транспортування вантажу та/або пасажирів судном однієї Сторони, яке здійснюється повністю чи частково морем між територією другої Сторони і територією третьої країни.

2. Прогнозування і огляд лінійних перевезень вантажу

А. Призначені представники зустрічаються щорічно для визначення майбутніх перевезень суднами, що плавають під прапорами України і США в двосторонніх лінійних перевезеннях. Таке прогнозування здійснюється на основі емпіричного визначення наявності перевізників, що плавають під національними прапорами України і США, виходячи з конкурентоспроможних цін, строків і умов, а також з урахуванням очікуваної корисної дії перевізників, що плавають під національними прапорами України і США, у відкритому конкуруючому середовищі.

В. Огляд прогнозу за попередній рік проводиться щорічно для порівняння фактичного обсягу лінійних перевезень з очікуваним. Якщо за період, охоплений оглядом, обсяг перевезень, здійснених під будь-яким національним прапором, виявляється меншим ніж передбачений, обидві Сторони проводять консультації з метою визначення бар'єрів та/або перешкод чи інших факторів, які пояснюють цю різницю. Обидві Сторони будуть намагатися визначати засоби для усунення будь-яких виявлених бар'єрів або перешкод.

С. Обидві Сторони регулярно проводять огляд практики, пов'язаної з державним контролем вантажу у двосторонніх перевезеннях, і намагаються знайти засоби для регулювання такого контролю.

Д. Призначені представники надають всю інформацію або всі дані, які необхідні для визначення відповідності обсягу перевезень двостороннього вантажу прогнозу, і надають будь-яку інформацію, необхідну для перевірки тверджень про наявність дискримінаційної практики.

3. Насипний вантаж

Будь-який український державний вантаж, що перевозиться в рамках двосторонньої торгівлі, фрахтується за світовими ринковими ставками, строками і умовами. Будь-яке наявне судно, що плаває під прапором США і відповідає цим ставкам, строкам і умовам, має бути зафрахтоване.

4. Крос-трейд

Суднам кожної із Сторін дозволяється використовувати порти другої Сторони згідно з статтями II і III цієї Угоди для участі в морських перевезеннях між такими портами другої Сторони і третіми країнами (крос-трейд) за нижченаведеними умовами:

А. Кожна Сторона заохочує або, якщо це дозволяється їй законодавством, вимагає, щоб її судноплавні компанії надавали транспортні послуги лише на комерційних умовах, включаючи ставки, періодичність, транспортну наявність та інші умови перевезень, а також заохочує участь у відповідних угодах між перевізниками, для того, щоб надати компаніям другої Сторони рівну можливість, у відповідності із загальноприйнятою діловою практикою, для участі в торгівлі на конкурентній основі і для отримання розумного прибутку.

В. Кожна Сторона повідомляє другу Сторону про започаткування участі її лінійних суден у будь-якому крос-трейді іншої Сторони і про будь-які істотні зміни в такій участі, особливо зміни в обсязі і рівні послуг.

Соглашение относительно некоторых вопросов судоходства между Правительством Украины и Правительством Соединенных Штатов Америки

Правительство Украины и Правительство Соединенных Штатов Америки, признавая важность отношений между двумя странами в отрасли морского судоходства, желая улучшить эти отношения, особенно путем достижения договоренностей относительно доступа в порты и перевозки грузов и пассажиров морем, а также стремясь улучшить последующее развитие своей двусторонней и международной торговли, принимая во внимание благоприятное влияние на торговлю перестройки и развития рыночных экономических отношений в Украине, а также руководствуясь принципами равенства и взаимной выгоды договорились о следующем:

Статья I

Для целей этого Соглашения:

а. Термин «судно» означает любое судно, которое плавает под флагом любой Стороны и имеет на борту документы, которые в соответствии с законами этой Стороны необходимы для предоставления судам национальной принадлежности для регистрации судов на ее территории, а также для получения права плавания под ее флагом, и которое используется для:

- (i) коммерческого судоходства; и/или
- (ii) национальных целей торгового судоходства.

б. Под термин «судно» не попадают:

- (i) военные корабли, как они определены в Конвенции ООН 1982 года по морскому праву;
- (ii) суда, которые проводят гидрографические, океанографические, метеорологические исследования или исследования магнитного поля Земли в гражданских целях, за исключением упомянутых в пункте «а» этой статьи.

в. Исключительно рыболовные и рыболовные научно-исследовательские суда или вспомогательные рыбацкие суда.

Статья II

Заход судов одной Стороны в порты другой Стороны, за исключением портов, указанных в статье III, разрешается при условии предупреждения соответствующих властей за двадцать четыре часа до запланированного мероприятия. Эта статья касается таких портов в Украине: Одесса, Южный, Херсон, Измаил, Белгород-Днестровский, Килия, Ильичевск, Рени, Мариуполь, Усть-Дунайск, Бердянск, Феодосия, Ялта, Скадовск, Геническ, Евпатория и Керчь.

Статья III

Заход в порты Соединенных Штатов Нью-Лондон и Гротон (Коннектикут), Порт Канаверал (Флорида), Кингсбей (Джорджия), Порт-Уиними (Калифорния), Сан-Диего (Калифорния), Чарлстон (Южная Каролина), Хемптон-Роудс (Вирджиния, в том числе Норфолк, Ньюпорт-Ньюс, Джеймстаун, Йорктаун, Портсмут и доступ к реке Джеймс-Ривер), Гонолулу (Гавайи), Порт Сейнт-Джоу (Флорида), Панама-Сити (Флорида), Портсмут (Ньюгемпшир) и Пенсакола (Флорида), а также в украинский порт Николаев будет рассматриваться на основании запроса, поданного соответствующим властям за семь календарных дней до предусмотренного мероприятия. Запад в порты Украины, кроме тех, которые перечислены в статье II, разрешается судам, которые плавают под флагом Соединенных Штатов, как только такие порты будут открыты.

Украина продлит свои усилия по увеличению количества открытых портов и будет немедленно сообщать американским властям об их открытии.

Статья IV

Каждая Сторона обеспечивает, чтобы размер корабельных сборов, которые взыскиваются с судов другой Стороны, не превышали размера сборов, которые налагаются в подобных ситуациях по отношению к ее собственным национальным судам.

Статья V

Каждая Сторона признает заинтересованность другой Стороны в участии в перевозках в рамках двусторонней торговли, которые осуществляются судами под ее национальным флагом. В этой связи обе Стороны ежегодно проводят консультации с целью обсуждения планов своих грузовых перевозок, а также прогнозирование участия судов, которые плавают под национальными флагами Украины и США, в двусторонней торговле в соответствии с положениями пункта 2 Приложения, которое является неотъемлемой частью этого Соглашения. Каждая Сторона признает заинтересованность Другой Стороны в участии в перевозках грузов и пассажиров между портами другой Стороны и портами третьих стран и

действует в соответствии с положениями пункта 4 Приложения.

Статья VI

Каждая Сторона обеспечивает, чтобы выбор судов для перевозки коммерческих грузов в рамках двусторонней торговли осуществлялся лишь на основе коммерческих рассуждений, и предоставляет судам другой Стороны справедливые и недискриминационные возможности для конкуренции при перевозке такого груза.

Статья VII

Каждая Сторона, в соответствии со своими законами и правилами, предоставляет недискриминационный режим относительно коммерческих операций, которые осуществляются перевозчиками второй Стороны, в том числе и относительно создания деловых контор, приобретения в собственность морских сооружений и снаряжения, доступа к терминалам, а также созданию такой материальной базы, которая может быть необходима для эффективного осуществления судоходства. Если недискриминационный режим оказывается недостаточным для предоставления возможности бизнес-организациям достичь эффективного коммерческого присутствия и осуществлять эффективные деловые операции в соответствии с этой Статьей, соответствующая Сторона принимает такие дополнительные меры, которые необходимы для того, чтобы они могли это сделать.

Статья VIII

Оплата услуг за перевозки, которые осуществляются в соответствии с этим Соглашением, осуществляется в конвертируемой валюте, взаимоприемлемой для заинтересованных фирм, компаний, корпораций или торговых организаций. Как временное мероприятие, такая оплата может осуществляться в соответствии с Соглашениями, заключенными между двумя Сторонами делового соглашения.

Статья IX

Стороны начинают консультации в течение тридцати дней после даты поступления просьбы о проведении консультаций от одной из Сторон относительно любого вопроса относительно применения или толкования этого Соглашения.

Статья X

Если после консультаций обе Стороны не могут разрешить спор относительно какой-либо части этого Соглашения, включая, кроме всего прочего, спор относительно существования, или средств, необходимых для устранения дискриминационной практики или других препятствий для установления недискриминационного режима, предусмотренного этим Соглашением, то каждая Сторона будет свободна принять надлежащие меры в соответствии со своим внутренним законодательством или упразднить льготы, предоставленные этим Соглашением судам второй Стороны.

Статья XI

Положения этого Соглашения не ограничивают права каждой из Сторон принимать любые меры для защиты своих интересов национальной безопасности.

Статья XII

Это Соглашение вступает в силу после его подписания представителями обоих Правительств и действует до 03.12.95. После вступления в силу она заменяет Соглашение о морском судоходстве от 1 июня в 1990 г.

Срок действия этого Соглашения может быть продлен по соглашению Сторон.

В удостоверение чего нижеуказанные лица, должным образом уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали это Соглашение.

Подписано в г. Вашингтоне 3 декабря 1992 года, в двух экземплярах, на украинском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Приложение

к Договоренности относительно перевозки груза под национальным флагом

1. Определения.

А. Термин «двусторонний груз» означает любой отправленный с территории одной Стороны груз, который перемещается полностью или в части морем к месту назначения на территории второй Стороны прямым сообщением или перевалкой через третьи страны.

В. Термин «кросс-трейд» означает транспортировку груза и/или пассажиров судном одной Стороны, которое осуществляется полностью или в части морем между территорией другой Стороны и территорией третьей страны.

2. Прогнозирование и обзор линейных перевозок груза.

А. Назначенные представители встречаются ежегодно для определения будущих перевозок судами, плавающими под флагами Украины и США в двусторонних линейных перевозках. Такое прогнозирование осуществляется на основе эмпирического определения наличия перевозчиков, плавающих под национальными флагами Украины и США, исходя из конкурентоспособных цен, сроков и условий, а также с учетом ожидаемого полезного действия перевозчиков, плавающих под национальными флагами Украины и США, в открытой конкурентной среде.

В. Обзор прогноза за предыдущий год проводится ежегодно для сравнения фактического объема линейных перевозок с ожидаемым. Если за период, охваченный обзором, объем перевозок, осуществленных под любым национальным флагом, оказывается меньше чем предусмотренный, обе Стороны проводят консультации с целью определения барьеров и/или препятствий или других факторов, которые объясняют эту разницу. Обе Стороны будут пытаться определять средства для устранения любых обнаруженных барьеров или препятствий.

С. Обе Стороны регулярно проводят обзор практики, связанной с государственным контролем груза в двусторонних перевозках, и пытаются найти средства для регулирования такого контроля.

Д. Назначенные представители предоставляют всю информацию или все данные, которые необходимы для определения соответствия объема перевозок двустороннего груза прогноза, и предоставляют любую информацию, необходимую для проверки утверждений о наличии дискриминационной практики.

3. Насыпной груз.

Любой украинский государственный груз, который перевозится в рамках двусторонней торговли, фрахтуется по мировым рыночным ставкам, срокам и условиям. Любое имеющееся судно, которое плавает под флагом США и соответствует этим ставкам, срокам и условиям, должно быть зафрахтовано.

4. Кросс-трейд

Судам каждой из Сторон разрешается использовать порты другой Стороны в соответствии со статьями II и III этого Соглашения для участия в морских перевозках между такими портами второй Стороны и третьими странами (кросс-трейд) по нижеследующим условиям:

А. Каждая Сторона поощряет или, если это разрешается ее законодательством, требует, чтобы ее судоходные компании предоставляли транспортные услуги лишь на коммерческих условиях, включая ставки, периодичность, транспортное наличие и другие условия перевозок, а также поощряет участие в соответствующих соглашениях между перевозчиками, для того, чтобы предоставить компаниям второй Стороны равную возможность, в соответствии с общепринятой деловой практикой, для участия в торговле на конкурентной основе и для получения разумной прибыли.

В. Каждая Сторона сообщает другой Стороне о начале участия ее линейных судов в любом кросс-трейде другой Стороны и о любых существенных изменениях в таком участии, особенно изменения в объеме и уровне услуг.

Угода між Урядом України і Урядом Федеративної Республіки Німеччина про морське судноплавство

Уряд України і Уряд Федеративної Республіки Німеччина,
прагнучи забезпечити гармонійний розвиток відносин між Україною і Федеративною Республікою Німеччина у галузі морського судноплавства, що мають базуватися на обопільній зацікавленості цих країн і свободі їх зовнішньої торгівлі, та якомога зміцнити міжнародне співробітництво в цій галузі,
у розумінні того, що двосторонній обмін товарами має супроводжуватися дієвим обміном послугами,
домовилися про таке:

Стаття 1. Визначення понять

У цій Угоді мається на увазі

1. під поняттям «компетентна установа морського транспорту»
 - а) в Україні – Міністерство транспорту,
 - б) у Федеративній Республіці Німеччина – Міністерство транспорту та підлегли йому установи;
2. під поняттям «судно Договірної Сторони» кожне судно, яке плаває у відповідності до правових норм цієї Договірної Сторони під її прапором і занесене до реєстру військових та риболовецьких суден. З огляду на застосування статей 2, 5, 8, 9, 10, 12, 13 і 14, під «судном Договірної Сторони» мається на увазі також кожне судно під прапором третьої держави, яке використовується установою морського транспорту однієї з Договірних Сторін;
3. під поняттям «установа морського транспорту Договірної Сторони» – транспортне підприємство, котре використовує морські судна, має своє постійне розташування на території цієї Договірної Сторони і визнається у відповідності до її юридичних норм як «установа морського транспорту»;
4. під поняттям «член екіпажу» – капітан і будь-яка особа, котра виконує під час рейсу завдання або службу на борту судна і чие прізвище занесене до судової ролі.

Стаття 2. Свобода руху

1. Договірні Сторони погоджуються сприяти розвитку морського судноплавства між обома своїми країнами. Вони утримуються від будь-якого заходу, котрий міг би зашкодити безборонним міжнародним морським перевезенням, а також необмеженій участі підприємств морського транспорту обох Договірних Сторін у перевезенні вантажів у рамках двосторонньої зовнішньої торгівлі та морським перевезенням між їхніми країнами та третіми державами.
2. Судна кожної Договірної Сторони мають право здійснювати рейси між портами обох Договірних Сторін, відкритими для міжнародного торговельного транспорту, та перевозити пасажирів і вантажі як поміж двома Договірними Сторонами, так і поміж кожною із Договірних Сторін і третіми країнами.
3. Підприємства морського транспорту третіх країн, а також судна під прапором третьої держави можуть без обмежень брати участь у перевезенні вантажів у рамках двосторонньої зовнішньої торгівлі між Договірними Сторонами. Зафрахтовані підприємствами морського транспорту Договірних Сторін судна користуються тими ж пільгами, що й ті, які плавають під прапором однієї з Договірних Сторін.

Стаття 3. Міжнародні зобов'язання

1. Ця Угода не стосується зобов'язань, що випливають з інших міжнародних угод, укладених Договірними Сторонами, передусім з Конвенції Організації Об'єднаних Націй від 6 квітня 1974 року про кодекс поведінки у лінійних конференціях, і, зокрема, тих зобов'язань, що випливають для Федеративної Республіки Німеччина з її членства у Європейському Співтоваристві.
2. Практичні подробиці, що випливають з виконання Конвенції про кодекс поведінки у лінійних конференціях, мають регулюватися підприємствами морського транспорту, котрі беруть участь у двосторонніх перевезеннях, і належать до відповідних лінійних конференцій.
3. Обидві Договірні Сторони прагнуть ратифікувати відповідні міжнародні конвенції про безпеку суден, про соціальні умови моряків, про перевезення небезпечних вантажів та про захист морського навкілля.

Стаття 4. Уникнення дискримінації підприємства морського транспорту

Обидві Договірні Сторони не застосовуватимуть у міжнародному морському судноплавстві дискримінаційних дій будь-якого характеру, котрі зачіпали б інтереси морського судноплавства іншої Договірної Сторони або могли б зашкодити вільному вибору підприємства морського транспорту всупереч принципам вільної конкуренції.

Стаття 5. Режими у портах і територіальних водах

1. Кожна Договірна Сторона забезпечує суднам іншої Договірної Сторони у своїх портах, територіальних водах та інших підлеглих їй юрисдикції водоймах на основі взаємності таке ж ставлення, як і до власних суден, що беруть участь у міжнародних перевезеннях, зокрема під час заходу до порту, перебування там і виходу з порту, у використанні портів для вантажних і пасажирських перевезень, а також у доступі

до всіх послуг та інших існуючих закладів.

2. Згадана у пункті 1 взаємність розповсюджується також на право підприємства морського транспорту обох Договірних Сторін на доступ до здійснення та використання агентських послуг у відповідності до законів, чинних з боку кожної Договірної Сторони.

Стаття 6. Свобода перерахувань

Кожна Договірна Сторона забезпечує підприємствам морського транспорту іншої Договірної Сторони право застосовувати доходи від послуг морського транспорту у територіальних водах першої Договірної Сторони для платежів, пов'язаних із судноплавством, або перераховувати їх у вільно конвертованій валюті за кордон. Перераховування мають здійснюватися за офіційним обмінним курсом і у звичний термін.

Стаття 7. Галузі, виключені зі сфери застосування цієї Угоди

Ця Угода не зачіпає чинних юридичних норм кожної із Договірних Сторін щодо:

- а) переважного права власного прапора для національного каботажного судноплавства, рятувальної, буксирної, лоцманської та інших служб, котрі передбачені для її власних підприємств морського транспорту чи інших громадян; проте про прибережне судноплавство не йдеться, якщо судно однієї з Договірних Сторін здійснює рейс поміж портами Договірної Сторони, щоб висадити пасажирів або вивантажити чи взяти на борт або перевезти вантаж чи пасажирів третьої країни;
- б) зобов'язання для суден брати на борт лоцмана;
- в) транспортних засобів, котрі виконують завдання державної служби;
- г) морських розвідувальних робіт;
- д) переважного права вимірювання морських глибин у територіальних водах.

Стаття 8. Дотримання юридичних норм іншої Договірної Сторони в її територіальних водах

1. Судна кожної Договірної Сторони, а також їхні екіпажі, пасажирів та вантажі підпадають у територіальних водах іншої Договірної Сторони під дію чинних там юридичних норм.

2. Судна підприємств морського транспорту кожної із Договірних Сторін, перебуваючи у територіальних водах іншої Договірної Сторони, підпадають під дію чинних там законів і інших правових норм про захід у її територіальні води та вихід з них, а також про експлуатацію та керування суднами, що беруть участь у міжнародних перевезеннях.

3. Пасажирів, члени екіпажу та відправники вантажів мусять дотримуватися чинних у територіальних водах кожної із Договірних Сторін законів та інших юридичних норм щодо в'їзду, перебування та виїзду пасажирів і екіпажів, а також ввіз, вивіз та складування товарів, зокрема, правил оформлення звільнення на берег, імміграції, митних, податкових та карантинних правил.

Стаття 9. Заходи з метою полегшення морського судноплавства

Договірні Сторони вживатимуть у межах своїх законів і правил портового розпорядку всіх необхідних заходів з метою полегшення і розвитку морських перевезень, уникнення зайвих затримок стоянки суден та, за змогою, прискорення і спрощення митних та інших портових формальностей, а також полегшення використання існуючих очисних устаткувань.

Стаття 10. Взаємне визнання обмірних посвідчень та інших судових документів

1. Виготовлені однією з Договірних Сторін визнані у відповідності до міжнародних конвенцій відповідні судові документи, що перебувають на борту судна цієї Договірної Сторони, визнаються також іншою Договірною Стороною.

2. Судна однієї з Договірних Сторін, що мають обмірні посвідчення, оформлені згідно з правилами, звільняються від повторного обмірювання у портах іншої Договірної Сторони. Обчислення портових зборів відбувається на основі цих документів.

Стаття 11. Особисті посвідчення членів екіпажів

1. Кожна з Договірних Сторін визнає виготовлені компетентними установами іншої Договірної Сторони особисті посвідчення і надає власникам цих документів права, передбачені в статті 12.

2. Особистими посвідченнями для України є посвідчення особи моряка згідно статті 4 Конвенції МОП № 108, для Федеративної Республіки Німеччина – закордонний паспорт або мореплавська книжка.

Стаття 12. В'їзд, транзит і перебування членів екіпажу

1. Кожна Договірна Сторона дозволяє членам екіпажу судна іншої Договірної Сторони, котрі є власниками вказаних у статті 11 особистих посвідчень, сходити на берег протягом стоянки у порту іншої Договірної Сторони без оформлення дозволу на перебування (візи) у відповідності до чинних в країні перебування законів та інших відповідних правил та перебувати в районі портового міста.

У таких випадках необхідні:

- в Україні – тимчасова перепустка,
- у Федеративній Республіці Німеччина – посвідчення про звільнення на берег.

2. Кожен член екіпажу, маючи вказані у статті 11 особисті посвідчення, має право після одержання дозволу

(візи) на перебування пересікати територію іншої Договірної Сторони у випадках:

- з метою повернення додому;
 - переїзду на інше судно або прямування на своє судно;
 - а також з іншою метою, визнаною за поважну компетентними установами іншої Договірної Сторони.
- Відповідний дозвіл на перебування (віза) має бути виданий у якомога коротший термін.

3. Компетентні установи Договірних Сторін дають дозвіл на перебування, необхідне для стаціонарного лікування, членові екіпажу, доставленого до лікарні на території однієї з Договірних Сторін.

4. Обидві Договірні Сторони зберігають за собою право забороняти в'їзд на свою територію «персонам нон грата», навіть якщо ці особи мають вказані у статті 11 особисті посвідчення.

5. Службовці дипломатичних місій та консульських представництв однієї Договірної Сторони, а також капітан і члени екіпажу суден цієї Договірної Сторони мають право, дотримуючись чинних у державі перебування відповідних законів та інших правил, зустрічатися і вступати у контакт один з одним.

6. Вищезазначені положення не порушують правила Договірних Сторін щодо в'їзду, перебування та виїзду іноземців.

Стаття 13. Пригода на морі

1. Якщо судно однієї Договірної Сторони зазнає в територіальних водах іншої Договірної Сторони корабельної аварії або пошкодження, сяде на мілину або потрапить якимсь чином у біду на морі, то установи цієї іншої Договірної Сторони забезпечать капітанові, членам екіпажу, пасажиром, а також самому судну і вантажу такий же захист і допомогу, як і суднам під власним прапором. Вказані в 1-му реченні пригоди розслідуватимуться установами Договірної Сторони, названими одна одній, якщо існує громадська зацікавленість, але в усякому разі у тому випадку, якщо під час такої пригоди транспортний засіб затонув або був покинутий напризволяще чи хтось загинув. Наслідки розслідування за змогою будуть повідомлені названими установами іншої Договірної Сторони якнайшвидше.

2. Договірні Сторони не вимагатимуть у разі пригоди на морі або аварії судна оплати ввізного мита, податків або будь-яких інших відрахувань, яким підлягають вантаж, оснащення, матеріали, запаси та інші суднові приладдя, якщо ці предмети не використовуватимуться і не витратяться на території іншої Договірної Сторони.

3. Розділ 2 не виключає застосування законів та інших правових норм Договірних Сторін стосовно тимчасового складування товарів.

Стаття 14. Змішана комісія з морського судноплавства і консультації

1. З метою забезпечення ефективної реалізації цієї Угоди буде утворено Змішану комісію з морського судноплавства, яка складатиметься з представників компетентних установ морського транспорту Договірних Сторін, представників відповідальних ділових кіл та експертів.

2. Ця комісія розглядатиме питання, що становлять обопільний інтерес, зокрема питання, пов'язані з:

– сприянням співробітництву в галузі морського транспорту між Україною і Федеративною Республікою Німеччина;

– діяльністю підприємств морського транспорту і суден Договірних Сторін, задіяних у морському сполученні між Договірними Сторонами, зокрема у зв'язку з діяльністю, котра впливає із застосування Конвенції про кодекс поведінки на лінійних конференціях;

– дотримання усіх умов правильного виконання морських перевезень підприємствами морського транспорту кожної Договірної Сторони;

– двосторонніми консультаціями підприємств і установ морського транспорту обох Договірних Сторін;

– лагідним влаштуванням суперечок, аж до тих, що стосуються тлумачення цієї Угоди.

3. Змішана комісія з морського судноплавства збирається на вимогу однієї з Договірних Сторін не пізніше трьох місяців від дня подання заяви.

4. Обидві Договірні Сторони зобов'язуються дотримуватися принципів взаємної вигоди та недискримінаційного ставлення до підприємств морського транспорту і суден обох Договірних Сторін.

Стаття 15. Технічне співробітництво

Обидві Договірні Сторони заохочуватимуть пароплавства та установи обох країн, причетні до судноплавства, шукати і розвивати всі можливі форми співпраці, зокрема в підготовці кадрів і вирішенні технічних питань, таких як створення Класифікаційної спілки в Україні.

Стаття 16. Набуття чинності Угоди

Ця Угода набуває чинності у той день, коли Договірні Сторони обмінюються нотами про те, що виконано всі внутрішньодержавні передумови, необхідні для набуття чинності цієї Угоди. Днем набуття чинності вважатиметься день надходження останньої ноти.

Стаття 17. Строк дії та розірвання Угоди

1. Ця Угода укладається на необмежений строк.

2. Ця Угода може бути розірвана кожною Стороною з додержанням шестимісячного терміну попередження шляхом нотифікації.

УКЛАДЕНО 10.06.93 р. у двох примірниках, кожен українською і німецькою мовами, причому обидва тексти мають однакову силу.

Соглашение между Правительством Украины и Правительством Федеративной Республики Германия о морском судоходстве

Правительство Украины и Правительство Федеративной Республики Германия стремясь обеспечить гармоничное развитие отношений между Украиной и Федеративной Республикой Германия в отрасли морского судоходства, которые должны базироваться на обоюдной заинтересованности обеих стран и свободе их внешней торговли, для дальнейшего укрепления международного сотрудничества в этой отрасли в понимании того, что двусторонний обмен товарами должен сопровождаться действенным обменом услугами договорились о следующем:

Статья 1. Определение понятий

В настоящем Соглашении:

1. Под понятием «компетентное учреждение морского транспорта» понимается
 - а) в Украине – Министерство транспорта
 - б) в Федеративной Республике Германия – Министерство транспорта и подчиненные ему учреждения;
2. Под понятием «судно Договаривающейся Стороны» понимается любое судно, которое плавает в соответствии с правовыми нормами этой Договаривающейся Стороны под ее флагом и занесено в реестр военных и рыболовных судов. Учитывая применение статей 2, 5, 8, 9, 10, 12, 13 и 14, под «судном Договаривающейся Стороны» имеется в виду также каждое судно под флагом третьего государства, которое используется учреждением морского транспорта одной из Договаривающихся Сторон;
3. Под понятием «учреждение морского транспорта Договаривающейся Стороны» – транспортное предприятие, которое использует морские суда, имеет свое постоянное расположение на территории этой Договаривающейся Стороны и признается в соответствии с ее юридическими нормами «учреждением морского транспорта»;
4. Под понятием «член экипажа» – капитан и любое лицо, которое выполняет во время рейса задачи или несет службу на борту судна и фамилия которого занесена в судовую роль.

Статья 2. Свобода передвижения

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются содействовать развитию морского судоходства между собой. Они воздерживаются от любых мероприятий, которые могли бы навредить бесперебойным международным морским перевозкам, а также неограниченному участию предприятий морского транспорта обеих Договаривающихся Сторон в перевозке грузов в рамках двусторонней внешней торговли и морским перевозкам между их странами и третьими государствами.
2. Суда каждой Договаривающейся Стороны имеют право осуществлять рейсы между портами обеих Договаривающихся Сторон, открытыми для международного торгового транспорта, и перевозить пассажиров и грузы как между двумя Договаривающимися Сторонами, так и между каждой из Договаривающихся Сторон и третьими государствами.
3. Предприятия морского транспорта третьих государств, а также суда под флагом третьего государства могут без ограничений принимать участие в перевозке грузов в рамках двусторонней внешней торговли между Договаривающимися Сторонами. Суда, зафрахтованные предприятиями морского транспорта Договаривающихся Сторон, пользуются теми же льготами, что и плавающие под флагом одной из Договаривающихся Сторон.

Статья 3. Международные обязательства

1. Это Соглашение не касается обязательств, которые вытекают из других международных соглашений, заключенных Договаривающимися Сторонами, прежде всего из Конвенции Организации Объединенных Наций от 6 апреля 1974 года о кодексе поведения на линейных конференциях, и, в частности, тех обязательств, которые имеет Федеративная Республика Германия вследствие ее членства в Европейском Союзе.
2. Практические подробности, которые следуют из исполнения Конвенции о кодексе поведения на линейных конференциях, должны регулироваться предприятиями морского транспорта, которые принимают участие в двусторонних перевозках, и принадлежат к соответствующим линейным конференциям.
3. Обе Договаривающиеся Стороны будут стремиться ратифицировать соответствующие международные конвенции о безопасности судов, о социальных условиях для моряков, о перевозке опасных грузов и о защите морской окружающей среды.

Статья 4. Устранение дискриминации предприятий морского транспорта

Договаривающиеся Стороны не будут применять в международном морском судоходстве

дискриминационных действий любого характера, которые затрагивали бы интересы морского судоходства другой Договаривающейся Стороны или могли бы навредить свободному выбору предприятия морского транспорта вопреки принципам свободной конкуренции.

Статья 5. Режимы в портах и территориальных водах

1. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает судам другой Договаривающейся Стороны в своих портах, территориальных водах и других подчиненных ее юрисдикции водоемах на основе взаимности такое же отношение, как и собственным судам, которые принимают участие в международных перевозках, в частности во время захода в порт, пребывания там и выхода из порта, в использовании портовых сооружений для грузовых и пассажирских перевозок, а также в доступе ко всем услугам и другим существующим заведениям.

2. Упомянутая в пункте 1 взаимность распространяется также на право предприятий морского транспорта обеих Договаривающихся Сторон на доступ к осуществлению и использованию агентских услуг в соответствии с законами, действующими в каждой из Договаривающихся Сторон.

Статья 6. Свобода перечислений

Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает предприятиям морского транспорта другой Договаривающейся Стороны право использовать доходы от услуг морского транспорта в территориальных водах первой Договаривающейся Стороны для платежей, связанных с судоходством, или перечислять их в свободно конвертируемой валюте за границу. Перечисления должны осуществляться по официальному обменному курсу и в обычный срок.

Статья 7. Сферы, не подпадающие под сферу действия этого Соглашения

Это Соглашение не затрагивает действующих юридических норм каждой из Договаривающихся Сторон относительно:

а) преимущественного права собственного флага для национального каботажного судоходства, спасательной, буксирной, лоцманской и других служб, которые предусмотрены для ее собственных предприятий морского транспорта или других граждан; однако о прибрежном судоходстве речь при этом не идет, если судно одной из Договаривающихся Сторон осуществляет рейс между портами Договаривающейся Стороны, чтобы высадить пассажиров или выгрузить или взять на борт или перевезти груз или пассажиров третьего государства;

б) обязательства для судов брать на борт лоцмана;

в) транспортных средств, которые выполняют задачи государственной службы;

г) морских разведывательных работ;

д) преимущественного права измерения морских глубин в территориальных водах.

Статья 8. Соблюдение юридических норм другой Договаривающейся Стороны в ее территориальных водах

1. Суда каждой Договаривающейся Стороны, а также их экипажи, пассажиры и грузы подпадают в территориальных водах другой Договаривающейся Стороны под действие действующих там юридических норм.

2. Суда предприятий морского транспорта каждой из Договаривающихся Сторон, находясь в территориальных водах другой Договаривающейся Стороны, подпадают под действие действующих там законов и других правовых норм о заходе в ее территориальных воды и выходе из них, а также об эксплуатации и управлении судами, которые принимают участие в международных перевозках.

3. Пассажиры, члены экипажа и грузоотправители должны соблюдать действующие в территориальных водах каждой из Договаривающихся Сторон законы и другие юридические нормы относительно въезда, пребывания и выезда пассажиров и экипажей, а также ввоза, вывоза и складирования товаров, в частности, правил оформления схода на берег, иммиграции, таможенных, налоговых и карантинных правил.

Статья 9. Мероприятия для облегчения морского судоходства

Договаривающиеся Стороны будут принимать в рамках своих законов и правил портового распорядка все необходимые меры с целью облегчения и развития морских перевозок, избежания лишних задержек стоянки судов и, по возможности, ускорения и упрощения таможенных и других портовых формальностей, а также облегчения использования существующего очистительного оборудования.

Статья 10. Взаимное признание мерительных свидетельств и других судовых документов

1. Выданные одной из Договаривающихся Сторон признанные в соответствии с международными конвенциями соответствующие судовые документы, которые находятся на борту судна этой Договаривающейся Стороны, признаются другой Договаривающейся Стороной.

2. Суда одной из Договаривающихся Сторон, которые имеют мерительные свидетельства, оформленные в соответствии с правилами, освобождаются от повторного обмера в портах другой Договаривающейся Стороны. Исчисление портовых сборов происходит на основе этих документов.

Статья 11. Личные удостоверения членов экипажей

1. Каждая из Договаривающихся Сторон признает выданные компетентными учреждениями другой Договаривающейся Стороны личные удостоверения и предоставляет владельцам этих документов права, предусмотренные в статье 12.

2. Личными удостоверениями для Украины является удостоверение личности моряка в соответствии со статьей 4 Конвенции МОТ № 108, для Федеративной Республики Германия – загранпаспорт или мореходная книжка.

Статья 12. Въезд, транзит и пребывание членов экипажа

1. Каждая Договаривающаяся Сторона разрешает членам экипажа суда другой Договаривающейся Стороны, являющимся владельцами указанных в статье 11 личных удостоверений, сходить на берег на протяжении стоянки в порту другой Договаривающейся Стороны без оформления разрешения на пребывание (визы) в соответствии с действующими в стране пребывания законами и другими соответствующими правилами и находиться в районе порта.

В таких случаях необходимы:

- в Украине – временный пропуск
- в Федеративной Республике Германия – увольнительное удостоверение на берег.

2. Каждый член экипажа, имея указанные в статье 11 личные удостоверения, имеет право после получения разрешения (визы) на пребывание пересекать территорию другой Договаривающейся Стороны в случаях:

- возвращения домой;
- переезда на другое судно или следования на свое судно;
- а также с другой целью, признанной уважительной компетентными учреждениями другой Договаривающейся Стороны.

Соответствующее разрешение на пребывание (виза) должно быть выдано в как можно более короткий срок.

3. Компетентные учреждения Договаривающихся Сторон дают разрешение на пребывание, необходимое для стационарного лечения, члену экипажа, доставленного к больнице на территории одной из Договаривающихся Сторон.

4. Обе Договаривающиеся Стороны сохраняют за собой право запрещать въезд на свою территорию «персонам нон грата», даже если эти лица имеют указанные в статье 11 личные удостоверения.

5. Служащие дипломатических миссий и консульских представительств одной Договаривающейся Стороны, а также капитан и члены экипажа судов этой Договаривающейся Стороны имеют право, соблюдая действующие в государстве пребывания соответствующие законы и другие правила, встречаться и вступать в контакт друг с другом.

6. Вышеупомянутые положения не нарушают правила Договаривающихся Сторон относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

Статья 13. Происшествие на море

1. Если судно одной Договаривающейся Стороны потерпит в территориальных водах другой Договаривающейся Стороны кораблекрушение или повреждение, сядет на мель или попадет каким-либо образом в аварию на море, то учреждения этой другой Договаривающейся Стороны обеспечат капитану, членам экипажа, пассажирам, а также самому судну и грузу такую же защиту и помощь, как и судам под собственным флагом. Указанные в 1-ом предложении происшествия будут расследоваться учреждениями Договаривающейся Стороны, названными друг другу, если существует общественная заинтересованность, но во всяком случае в том случае, если во время такого происшествия транспортное средство затонуло или было покинуто на произвол судьбы или кто-либо погиб. Последствия расследования по возможности будут сообщены названными учреждениями другой Договаривающейся Стороны в наиболее короткий срок.

2. Договаривающиеся Стороны не будут требовать в случае происшествия на море или аварии судна оплаты ввозной пошлины, налогов или любых других отчислений, которым подлежат груз, оборудование, материалы, припасы и другие судовые принадлежности, если эти предметы не будут использоваться и расходоваться на территории другой Договаривающейся Стороны.

3. Раздел 2 не исключает применения законов и других правовых норм Договаривающихся Сторон относительно временного складирования товаров.

Статья 14. Смешанная комиссия по морскому судоходству и консультации

1. С целью обеспечения эффективной реализации положений этого Соглашения будет создана Смешанная комиссия по морскому судоходству, которая будет состоять из представителей компетентных учреждений морского транспорта Договаривающихся Сторон, представителей ответственных деловых кругов и экспертов.

2. Эта комиссия будет рассматривать вопросы, которые представляют обоюдный интерес, в частности вопросы, связанные с:

- содействием сотрудничеству в отрасли морского транспорта между Украиной и Федеративной Республикой Германия;
- деятельностью предприятий морского транспорта и судов Договаривающихся Сторон,

задействованных в морском сообщении между Договаривающимися Сторонами, в частности в связи с деятельностью, которая следует из применения Конвенции о кодексе поведения на линейных конференциях;

- соблюдением всех условий правильного осуществления морских перевозок предприятиями морского транспорта каждой Договаривающейся Стороны;
- двусторонними консультациями предприятий и учреждений морского транспорта обеих Договаривающихся Сторон;
- урегулированием споров, вплоть до тех, которые касаются толкования этого Соглашения.

3. Смешанная комиссия по морскому судоходству собирается по требованию одной из Договаривающихся Сторон не позднее трех месяцев со дня подачи заявления.

4. Обе Договаривающиеся Стороны обязуются соблюдать принципы взаимной выгоды и недискриминационного отношения к предприятиям морского транспорта и судам обеих Договаривающихся Сторон.

Статья 15. Техническое сотрудничество

Обе Договаривающиеся Стороны будут поощрять пароходства и учреждения обеих стран, имеющих отношение к судоходству, изыскивать и развивать все возможные формы сотрудничества, в частности при подготовке кадров и разрешении технических вопросов, таких как создание Классификационного общества в Украине.

Статья 16. Вступление Соглашения в силу

Это Соглашение вступает в силу в день обмена нотами Договаривающихся Сторон о выполнении всех внутригосударственных условий, необходимых для вступления этого Соглашения в силу. Днем вступления в силу будет считаться день поступления последней ноты.

Статья 17. Срок действия и расторжения Соглашения

1. Это Соглашение заключается на неограниченный срок.

2. Это Соглашение может быть расторгнуто каждой из Сторон с соблюдением шестимесячного срока предупреждения путем нотификации.

Подписано 10.06.93 г. в двух экземплярах, каждый на украинском и немецком языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

ЗАКОН УКРАЇНИ
Про ратифікацію Угоди
про морське торгове судноплавство
між Урядом України і
Урядом Ісламської Республіки Іран

Верховна Рада України **постановляє:**

Угоду про морське торгове судноплавство між Урядом України і Урядом Ісламської Республіки Іран, підписану 9 липня 1993 року у м. Тегерані, ратифікувати.

Президент України

Л. КУЧМА

м. Київ
17 січня 2002 року
№ 2995–III

(Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 21 – 22. – Ст. 141)

Угода
про морське торгове судноплавство між Урядом
України і Урядом Ісламської Республіки Іран

Уряд України і Уряд Ісламської Республіки Іран, які надалі іменуються «Договірні Сторони», бажаючи забезпечити гармонічний розвиток морського торгового судноплавства між двома країнами, з метою активізації співробітництва в галузі торгівлі і судноплавства, дотримуючись міжнародних принципів свободи торгового мореплавства, вирішили укласти цю Угоду і погодились з нижчевикладеним:

Стаття 1

З метою цієї Угоди:

1. Термін «судно Договірної Сторони» означатиме будь-яке торгове судно, яке включено до судового реєстру відповідно до внутрішнього законодавства Договірної Сторони і плаває під її прапором, за винятком:

- а) військових кораблів;
- б) суден, які перебувають на службі у збройних силах;
- в) дослідних суден (гідрографічних, океанографічних і наукових);
- г) рибальських суден;
- д) суден, які виконують неторговельні функції (яхти, кораблі-госпіталі та ін.).

2. Термін «член екіпажу» означатиме будь-яку особу на борту судна будь-якої з Договірних Сторін, яка виконує функції, зв'язані з управлінням, роботою і технічним обслуговуванням судна і включена до судової ролі.

3. Компетентними морськими органами є:

- в Україні – Міністерство транспорту;
- в Ісламській Республіці Іран – Міністерство шляхів і транспорту.

Стаття 2

Ця Угода поширюється на територію України і територію Ісламської Республіки Іран.

Стаття 3

Співробітництво між Україною і Ісламською Республікою Іран в галузі морського торгового судноплавства ґрунтуватиметься на принципах рівноправності, поваги національного суверенітету, взаємної вигоди і інтересів.

Стаття 4

Відповідно до статті 3 цієї Угоди Договірні Сторони допомагатимуть один одному в установленні

контактів між їхніми організаціями і владами, які відповідають за морську транспортну діяльність.

Стаття 5

1. Договірні Сторони співробітничатимуть і допомагатимуть один одному в розвитку морського торгового судноплавства між їхніми країнами і з цією метою погодились:

а) заохочувати участь українських і іранських суден в перевезеннях вантажів між портами двох Договірних Сторін і співробітничати в усуненні можливих перешкод, які можуть утруднити розвиток цих перевезень;

б) не перешкоджати суднам, які плавають під прапором однієї з Договірних Сторін, брати участь в перевезеннях вантажів між портами однієї з Договірних Сторін і портами третіх країн.

2. Положення пункту 1 цієї статті не обмежують права суден, які плавають під прапором третіх країн, брати участь в морських перевезеннях між портами двох Договірних Сторін.

Стаття 6

1. Кожна Договірна Сторона ставитиметься до суден іншої Договірної Сторони, їхніх екіпажів, пасажирів і вантажів на їх борту так само, як вона ставиться до своїх національних суден, які беруть участь в міжнародних перевезеннях, стосовно:

а) вільного доступу до їхніх територіальних вод і морських портів;

б) стоянки суден в портах і використання порткових засобів для навантажувально-розвантажувальних робіт;

в) посадки і висадки пасажирів;

г) отримання послуг, зв'язаних з морським торговим судноплавством, а також комерційними операціями.

2. Положення пункту 1 цієї статті не застосовуватимуться до:

а) діяльності, яка відповідно до внутрішнього законодавства кожної Договірної Сторони резервується для їх власних підприємств і організацій;

б) правил в'їзду і перебування іноземців на території кожної з Договірних Сторін;

в) правил, які обумовлюють обов'язкове лоцманське провадження іноземних суден;

г) портів, що закриті для іноземних суден.

Стаття 7

Договірні Сторони в межах їхніх законодавств і порткових правил вживають всіх необхідних заходів для того, щоб полегшити і заохотити морські перевезення, уникнути непотрібних затримок в своїх портах суден, які плавають під прапором іншої Договірної Сторони відповідно до вимог міжнародних конвенцій.

Стаття 8

1. Свідоцтво на право плавання під прапором і мірильні свідоцтва, а також інші судові документи, які видані або визнані компетентними владами однієї з Договірних Сторін, визнаватимуться владами іншої Договірної Сторони відповідно до вимог міжнародних конвенцій.

2. Судна кожної з Договірних Сторін, забезпечені мірильними свідоцтвами, визнаними як відповідно до пункту 1 цієї статті, так і відповідно до вимог міжнародних конвенцій, звільнятимуться від подальшого переобміру в портах іншої Договірної Сторони.

3. Розрахунок порткових податків і зборів здійснюватиметься на підставі мірильних свідоцтв судна, обумовлених пунктом 1 цієї статті.

Стаття 9

Договірні Сторони визнають посвідчення особи членів екіпажів, які видані і визнані їхніми компетентними владами. Такими посвідченнями особи є:

– для членів екіпажів України: Посвідчення моряка України;

– для членів екіпажів Ісламської Республіки Іран: Книжка моряка.

Стаття 10

Договірні Сторони застосовуватимуть положення Женевської конвенції 108 стосовно посвідчень особи моряків.

Стаття 11

Кожна Договірна Сторона надаватиме всю можливу медичну допомогу членам екіпажів іншої Договірної Сторони відповідно до її внутрішнього законодавства і правил.

Стаття 12

1. Якщо судно однієї з Договірних Сторін сяде на мілину, буде викинуто на берег або зазнає аварії біля берегів країни іншої Договірної Сторони, то цьому судну і його вантажу буде надано допомогу і захист, які надаються національним суднам цієї країни і їх вантажам.

Екіпажу і пасажирам судна, яке зазнало аварії, в будь-який час буде надано допомогу, сприяння і захист,

які надаються національним суднам країни, в територіальних водах якої відбулася аварія, а витрати будуть стягнуті іншою стороною відповідно до укладених між ними договорів.

Положення цієї статті не обмежують права заявлення претензій, зв'язаних з наданням судну, його екіпажу, пасажиром, вантажу і майну на борту судна допомоги і сприяння відповідно до контракту, укладеного із судном, яке зазнало аварії.

2. Судно, яке зазнало аварії, його майно і вантаж на борту, будь-яка їх частина не обкладаються митним збором, зборами і іншими видами податків, які застосовуються до імпортованих товарів, якщо вони не призначені для використання і споживання на території Договірної Сторони, де мала місце аварія.

3. Положення пункту 2 цієї статті не виключають застосування законів і правил, діючих на території Договірної Сторони, відносно тимчасового зберігання товарів.

Стаття 13

1. Компетентні влади однієї Договірної Сторони не втручатимуться в цивільні справи, що виникли на морі або в портах іншої Договірної Сторони між судовласником, капітаном, його помічниками і іншими членами команди, стосовно їх заробітної плати, особистих речей і, загалом, роботи на борту судна, яке плаває під прапором іншої Договірної Сторони.

2. Компетентні влади однієї Договірної Сторони не здійснюють судове переслідування злочинів, учинених на борту судна іншої Договірної Сторони, за винятком:

а) прохання або згоди дипломатичної або консульської особи іншої Договірної Сторони, під прапором якої плаває судно;

б) коли злочин такий, що законодавство Договірної Сторони, в порту якої судно стоїть, вважає цей злочин тяжким або передбачає покарання у вигляді позбавлення волі строком більше 5 років;

в) коли злочин або його наслідки порушують громадський порядок на березі або в порту, або загрожують громадській безпеці;

г) коли особи, зв'язані з екіпажем, залучені до злочину, або коли злочин учинено громадянами приймаючої сторони або проти них;

д) запобігання протизаконної торгівлі наркотиками, психотропними і радіоактивними речовинами.

3. Положення цієї статті не порушують права компетентних влад Договірних Сторін в питаннях стосовно виконання місцевих законів і правил, пов'язаних з наглядом за безпекою громадян, **митним** контролем, охороною морського середовища, безпекою суден і портів, вантажів і життя людей, а також з дотриманням правил в'їзду іноземців на їх території.

Стаття 14

1. З метою забезпечення тісного співробітництва Договірні Сторони періодично консульгуюватимуться одна з одною з питань:

а) обговорення і покращання умов виконання цієї Угоди;

б) внесення пропозицій і погодження можливих змін і доповнень до цієї Угоди.

2. Відповідно до пункту 1 цієї статті Договірні Сторони вноситимуть пропозиції через дипломатичні канали з питань проведення консульгацій між компетентними органами двох країн, які починатимуться не пізніше 60 днів з дати подання пропозиції.

Стаття 15

1. Ця Угода підлягає ратифікації і набуває чинності з дати обміну ратифікаційними грамотами.

2. Ця Угода укладена на невизначений строк і чинна протягом 6 місяців після дати, коли одна з Договірних Сторін повідомить в письмовому вигляді іншу Договірну Сторону про своє бажання припинити її дію.

Здійснено в Тегерані 9 липня 1993 р. в двох примірниках українською, фарсі і англійською мовами, при цьому всі тексти мають однакову силу.

ЗАКОН УКРАИНЫ
О ратификации Соглашения
о морском торговом судоходстве между
Правительством Украины и Правительством
Исламской Республики Иран

Верховная Рада Украины **постановляет:**
Соглашение о морском торговом судоходстве между Правительством Украины и Правительством Исламской Республики Иран, подписанное 9 июля 1993 года в г. Тегеране, ратифицировать.

Президент Украины

Л. КУЧМА

г. Киев
17 января 2002 года
№ 2995–III

(Ведомости Верховной Рады Украины. – 2002. – № 21 – 22. – Ст. 141)

Соглашение
о морском торговом судоходстве между
Правительством Украины и Правительством
Исламской Республики Иран

Правительство Украины и Правительство Исламской Республики Иран, именуемые в дальнейшем «Договаривающиеся Стороны», желая обеспечить гармоничное развитие морского торгового судоходства между двумя государствами с целью активизации сотрудничества в области торговли и судоходства придерживаясь международных принципов свободы торгового мореплавания решили заключить это Соглашение и согласились о нижеследующем:

Статья 1

Для целей этого Соглашения:

1. Термин «судно Договаривающейся Стороны» будет означать любое торговое судно, которое включено в судовой реестр в соответствии с внутренним законодательством Договаривающейся Стороны и плавает под ее флагом, за исключением:

- а) военных кораблей;
- б) судов, которые состоят на службе в вооруженных силах;
- в) исследовательских судов (гидрографических, океанографических и научных);
- г) рыболовных судов;
- д) судов, выполняющих неторговые функции (яхты, корабли-госпитали и др.).

2. Термин «член экипажа» будет означать любое лицо на борту судна любой из Договаривающихся Сторон, которое выполняет функции, связанные с управлением, работой и техническим обслуживанием судна и включено в судовую роль.

3. Компетентными морскими органами являются:

- в Украине – Министерство транспорта;
- в Исламской Республике Иран – Министерство путей и транспорта.

Статья 2

Это Соглашение распространяется на территорию Украины и территорию Исламской Республики Иран.

Статья 3

Сотрудничество между Украиной и Исламской Республикой Иран в области морского торгового судоходства будет основываться на принципах равноправия, уважения национального суверенитета, взаимной выгоды и интересов.

Статья 4

В соответствии со статьей 3 этого Соглашения Договаривающиеся Стороны будут оказывать друг другу помощь при установлении контактов между их организациями и властями, которые отвечают за морскую транспортную деятельность.

Статья 5

1. Договаривающиеся Стороны будут сотрудничать и оказывать друг другу помощь в развитии морского торгового судоходства и с этой целью согласились:

а) поощрять участие украинских и иранских судов в перевозках грузов между портами двух Договаривающихся Сторон и сотрудничать в устранении возможных препятствий, которые могут затруднить развитие этих перевозок;

б) не препятствовать судам, плавающим под флагом одной из Договаривающихся Сторон, принимать участие в перевозках грузов между портами одной из Договаривающихся Сторон и портами третьих государств.

2. Положения пункта 1 этой статьи не ограничивают права судов, которые плавают под флагом третьих государств, принимать участие в морских перевозках между портами двух Договаривающихся Сторон.

Статья 6

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет относиться к судам другой Договаривающейся Стороны, их экипажам, пассажирам и грузам на их борту так же, как она относится к своим национальным судам, которые принимают участие в международных перевозках, относительно:

а) свободного доступа в их территориальные воды и в морские порты;

б) стоянки судов в портах и использования портовых сооружений для погрузочно-разгрузочных работ;

в) посадки и высадки пассажиров;

г) получения услуг, связанных с морским торговым судоходством, а также коммерческими операциями.

2. Положение пункта 1 этой статьи не будут применяться к:

а) деятельности, которая в соответствии с внутренним законодательством каждой Договаривающейся Стороны резервируется для собственных предприятий и организаций;

б) правил въезда и пребывания иностранцев на территории каждой из Договаривающихся Сторон;

в) правил, которые устанавливают обязательную лоцманскую проводку иностранных судов;

г) портов, закрытых для иностранных судов.

Статья 7

Договаривающиеся Стороны в рамках своих законодательств и портовых правил принимают все необходимые меры для того, чтобы облегчить и поощрить морские перевозки, избежать лишних задержек в своих портах судов, которые плавают под флагом другой Договаривающейся Стороны в соответствии с требованиями международных конвенций.

Статья 8

1. Свидетельство о праве плавания под флагом и мерительные свидетельства, а также другие судовые документы, которые выданы или признаны компетентными властями одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться властями другой Договаривающейся Стороны в соответствии с требованиями международных конвенций.

2. Суда каждой из Договаривающихся Сторон, имеющие мерительные свидетельства, признанные как в соответствии с пунктом 1 этой статьи, так и в соответствии с требованиями международных конвенций, будут освобождаться от последующего переобмера в портах другой Договаривающейся Стороны.

3. Расчет портовых налогов и сборов будет осуществляться на основании мерительных свидетельств судна, указанных в пункте 1 этой статьи.

Статья 9

Договаривающиеся Стороны признают удостоверения личности членов экипажей, которые выданы и признаны их компетентными властями. Такими удостоверениями личности являются:

– для членов экипажей Украины: Удостоверение моряка Украины;

– для членов экипажей Исламской Республики Иран: Книжка моряка.

Статья 10

Договаривающиеся Стороны будут применять положение Женевской конвенции 108 относительно удостоверений личности моряка.

Статья 11

Каждая Договаривающаяся Сторона будет оказывать всю возможную медицинскую помощь членам экипажей другой Договаривающейся Стороны в соответствии с ее внутренним законодательством и правилами.

Статья 12

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит бедствие у берегов другой Договаривающейся Стороны, то этому судну и его грузу будет оказана помощь и защита, которые предоставляются национальным судам этой страны и их грузам.

Экипажу и пассажирам судна, которое потерпело бедствие, в любое время будет оказана помощь, содействие и защита, которые предоставляются национальным судам страны, в территориальных водах которой произошла авария, а расходы будут взысканы другой стороной в соответствии с заключенными между ними договорами.

Положения этой статьи не ограничивают права заявления претензий, связанных с предоставлением судну, его экипажу, пассажирам, грузу и имуществу на борту судна помощи и содействия в соответствии с контрактом, заключенным с судном, которое потерпело бедствие.

2. Судно, которое потерпит бедствие, его имущество и груз на борту, любая их часть не облагаются таможенной пошлиной, сборами и другими видами налогов, которые применяются к импортным товарам, если они не предназначены для использования и употребления на территории Договаривающейся Стороны, где имела место авария.

3. Положение пункта 2 этой статьи не исключает применения законов и правил, действующих на территории Договаривающейся Стороны, относительно временного хранения товаров.

Статья 13

1. Компетентные власти одной Договаривающейся Стороны не будут вмешиваться в гражданские дела, которые возникли на море или в портах другой Договаривающейся Стороны между судовладельцем, капитаном, его помощниками и другими членами команды, относительно их заработной платы, личных вещей и работы на борту судна, которое плавает под флагом другой Договаривающейся Стороны.

2. Компетентные власти одной Договаривающейся Стороны не производят судебное преследование преступлений, совершенных на борту судна другой Договаривающейся Стороны, за исключением:

а) просьбы или согласия дипломатического или консульского лица другой Договаривающейся Стороны, под флагом которой плавает судно;

б) когда преступление является таковым, что законодательство Договаривающейся Стороны, в порту которой стоит судно, считает это преступление тяжким или предусматривает наказание в виде лишения свободы сроком более 5 лет;

в) когда преступление или его последствия нарушают общественный порядок на берегу или в порту, или угрожают общественной безопасностью;

г) когда лица, связанные с экипажем, вовлечены в преступление, или когда преступление совершено гражданами принимающей стороны или против них;

д) предотвращения противозаконной торговли наркотиками, психотропными и радиоактивными веществами.

3. Положения этой статьи не нарушают права компетентных властей Договаривающихся Сторон в вопросах относительно исполнения местных законов и правил, связанных с надзором за безопасностью граждан, таможенным контролем, охраной морской среды, безопасностью судов и портов, грузов и жизни людей, а также с соблюдением правил въезда иностранцев на их территорию.

Статья 14

1. С целью обеспечения тесного сотрудничества Договаривающиеся Стороны периодически будут консультироваться друг с другом по вопросам:

а) обсуждения и улучшения условий исполнения этого Соглашения;

б) внесения предложений и согласования возможных изменений и дополнений в это Соглашение.

2. В соответствии с пунктом 1 этой статьи Договаривающиеся Стороны будут вносить предложения через дипломатические каналы по вопросам проведения консультаций между компетентными органами двух стран, которые будут начинаться не позднее 60 дней с даты подачи предложения.

Статья 15

1. Это Соглашение подлежит ратификации и вступает в силу с даты обмена ратификационными грамотами.

2. Это Соглашение заключено на неопределенный срок и действует на протяжении 6 месяцев после даты, когда одна из Договаривающихся Сторон сообщит в письменном виде другой Договаривающейся Стороне о своем желании прекратить его действие.

Заключено в Тегеране 9 июля в 1993 г. в двух экземплярах на украинском языке, языке фарси и английском языке, при этом все тексты имеют одинаковую силу.

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА від 5 жовтня 1994 р. № 686

Київ

Про затвердження Угоди між Урядом України і Урядом Республіки Куба про торговельне судноплавство

Кабінет Міністрів України **постановляє:**

Угоду між Урядом України і Урядом Республіки Куба про торговельне судноплавство, підписану в м. Києві 29 червня 1994 року, затвердити.

Прем'єр-міністр України

Міністр Кабінету Міністрів України

В. МАСОЛ

В. ПУСТОВОЙТЕНКО

Угода між Урядом України і Урядом Республіки Куба про торговельне судноплавство

Уряд України і Уряд Республіки Куба, надалі – «Договірні Сторони», керуючись бажанням зміцнювати дружні відносини і розвивати економічне співробітництво між обома Договірними Сторонами, виходячи з загальновизнаних принципів і норм міжнародного права, зокрема, принципу суверенної рівноправності і невтручання у внутрішні справи, прагнучи взаємної вигоди і бажаючи розвивати торговельне судноплавство обох країн, домовились про нижченаведене:

Стаття 1

В цій Угоді:

1. Термін «судно Договірної Сторони» означає будь-яке торгове судно, що плаває під прапором цієї Договірної Сторони у відповідності з її законодавством, а також судна, які зафрахтовано її судновласниками без екіпажу (бербоутчартер).

Це визначення виключає військові кораблі і рибпромислові судна із сфери застосування цієї Угоди.

2. Термін «член екіпажу» означає капітана і будь-яку іншу особу, яка дійсно зайнята під час рейсу на борту судна виконанням обов'язків, що пов'язані з експлуатацією судна чи обслуговуванням на ньому, і включена до суднової ролі.

3. Термін «судновласник» означає будь-яку юридичну або фізичну особу, яка проживає на території Договірних Сторін і уповноважена їх законодавством здійснювати роботи по експлуатації та обробці суден.

4. Термін «агент» означає будь-яку юридичну або фізичну особу, яка займається обслуговуванням суден і вантажів у портах Договірних Сторін згідно з їхніми законодавствами.

5. Компетентними органами Договірних Сторін є:

в Україні – Міністерство транспорту України;

в Республіці Куба – Міністерство транспорту Республіки Куба.

Стаття 2

Договірні Сторони всебічно сприятимуть суднам обох країн і утримуватимуться від будь-яких дій, які могли б перешкодити розвитку торговельного судноплавства.

Стаття 3

Договірні Сторони продовжуватимуть докладати зусиль для підтримки і розвитку ефективного ділового співробітництва між властями в їхніх країнах. Зокрема, Договірні Сторони погоджуються проводити взаємні консультації і взаємний обмін інформацією між цими властями і заохочувати розвиток контактів між їхніми відповідними судноплавними організаціями або підприємствами.

Стаття 4

1. Договірні Сторони сприятимуть участі свого флоту в пасажирських і вантажних перевезеннях між портами обох країн на умовах взаємної економічної вигоди і утримуватимуться від будь-яких дій, що перешкоджають вільній участі суден другої Договірної Сторони в міжнародних морських перевезеннях, включаючи перевезення із своїх портів в порти третіх країн.

2. Специфічні аспекти, що стосуються морських перевезень, включаючи фрахтові питання, регулюватимуться окремою угодою між компетентними органами Договірних Сторін.

3. Ця Угода не обмежує права суден під прапором третіх країн брати участь у перевезеннях між портами Договірних Сторін і між портами однієї з Договірних Сторін і портами третіх країн.

Стаття 5

Договірні Сторони поважатимуть право кожної Договірної Сторони максимально використовувати свій торговий флот в обслуговуванні своєї торгівлі з третіми країнами. Надалі вони погодились, що національні судноплавні компанії однієї Договірної Сторони співробітничатимуть з національними судноплавними компаніями другої Договірної Сторони в галузі найбільш ефективного використання їхніх торгових суден. Національні судноплавні компанії обох Договірних Сторін проводитимуть, на прохання однієї з Договірних Сторін, консультації з питань, що представляють взаємний інтерес.

Стаття 6

Кожна Договірна Сторона надасть другій Договірній Стороні та її суднам режим найбільшого сприяння з усіх питань торгового судноплавства, якщо інше не передбачено в цій Угоді.

Стаття 7

1. Кожна Договірна Сторона надасть суднам другої Договірної Сторони таке ж ставлення, яке вона забезпечує своїм суднам, що зайняті в міжнародних перевезеннях, у частині вільного доступу в порти, використання портів для навантаження і розвантаження вантажів, посадки і висадки пасажирів, сплати корабельних і інших портових зборів і податків, користування всіма послугами для судноплавства і здійснення звичайних комерційних операцій.

2. Положення пункту 1 цієї статті:

а) не поширюються на порти, закриті для заходу іноземних суден;

б) не поширюються на види діяльності, які зарезервовані кожною з Договірних Сторін для своїх організацій;

в) не зобов'язують одну з Договірних Сторін поширювати на судна другої Договірної Сторони винятки з правил обов'язкової лоцманської проводки, які надаються своїм суднам;

г) не поширюються на застосування правил, щодо в'їзду і перебування іноземців.

Судновласники Договірних Сторін, які використовують судна-атомоходи, або перевозять ядерне паливо або інші шкідливі речовини, що потенційно становлять загрозу, вживуть відповідних заходів для запобігання і зменшення загрози, перешкодження забрудненню зон, що відносяться до морського суверенітету і юрисдикції обох країн. Судновласники зобов'язуються дотримуватись правил, практичних норм і процедур, встановлених відповідними внутрішніми законодавствами і міжнародними угодами, учасниками яких є кожна з Договірних Сторін.

Використання суден цього типу в двосторонньому прямуванні допускається тільки при наявності особливої угоди для кожного окремого випадку.

Стаття 8

1. Договірні Сторони вживатимуть в межах свого законодавства і портових правил всіх необхідних заходів для полегшення і прискорення морських перевезень, запобігання затримкам суден і максимально можливого прискорення і спрощення митних процедур і інших портових формальностей.

2. Договірні Сторони взаємно визнають право на відкриття представництв однієї з Договірних Сторін на території другої Договірної Сторони. Діяльність зазначених представництв підлягатиме відповідним законам і правилам, які чинні на території країни перебування.

Стаття 9

Кожна Договірна Сторона визнаватиме національність суден другої Договірної Сторони на підставі документів, які видані компетентними властями другої Договірної Сторони і є на борту судна.

Кожна Договірна Сторона визнаватиме всі документи, які є на борту судна, стосовно конструкції суден, їхнього обладнання і комплектування команд, суднові сертифікати, обмірні свідоцтва й інші документи, які видані компетентними властями другої Договірної Сторони.

Стаття 10

Кожна з Договірних Сторін визнаватиме посвідчення особи моряків, що видані компетентними властями другої Договірної Сторони.

Такими посвідченнями особи є:

для моряків українських суден – посвідчення особи моряка або паспорт моряка;
для моряків Республіки Куба – паспорт моряка.

Стаття 11

Власникам посвідчень особи моряка, зазначених у статті 10 цієї Угоди, дозволятиметься, як членам екіпажів суден Договірної Сторони, яка видала ці посвідчення, перебувати у звільненні на березі під час стоянки судна в порту другої Договірної Сторони за умови, що капітан судна передав компетентним властям список екіпажу (суднову роль) відповідно до правил, які чинні в цьому порту.

Якщо член команди – власник документа, який засвідчує його особу, висаджується на берег в порту другої Договірної Сторони з приводу хвороби, службової необхідності або з іншого приводу, який визнано поважним місцевими властями, останні видадуть необхідний дозвіл для перебування зацікавленої особи на території цієї Договірної Сторони у випадку госпіталізації або повернення до своєї країни, або прямування до іншої країни або порту відправки.

При висадженні на берег і поверненні на судно зазначені особи підлягатимуть встановленому в цьому порту прикордонному і митному контролю.

Стаття 12

1. Власникам зазначених у статті 10 цієї Угоди посвідчень особи моряка дозволятиметься виїжджати будь-яким видом транспорту на територію другої Договірної Сторони або простувати її територією транзитом під час прямування на своє судно чи переїзду на інше судно, або простування до своєї країни, або з будь-якого іншого приводу, який буде схвалено властями цієї другої Договірної Сторони.

2. Якщо власник зазначеного в статті 10 цієї Угоди посвідчення особи моряка не є громадянином жодної з двох країн, віза видаватиметься за умови, що такому власникові гарантується повернення на територію Договірної Сторони, яка видала посвідчення особи моряка.

Стаття 13

1. За винятком положень статей 10 – 12 цієї Угоди на територіях Договірних Сторін зберігають чинність правила відносно в'їзду, перебування і виїзду іноземців.

2. Кожна з Договірних Сторін залишає за собою право відмовити в доступі на свою територію будь-якому моряку, якого вона визнає небажаним. У цьому випадку компетентна дипломатична або консульська службова особа Договірної Сторони, моряку якої було відмовлено у в'їзді, буде повідомлена про таке рішення.

Стаття 14

1. Судові власті однієї Договірної Сторони не прийматимуть до розгляду позови, що випливають з договорів найму на роботу як членів екіпажу судна другої Договірної Сторони, без згоди компетентної дипломатичної або консульської службової особи, за винятком випадків, коли договір найму було укладено в межах території першої Договірної Сторони.

2. Без шкоди для положень пункту 1 цієї статті, судові та адміністративні власті однієї Договірної Сторони без прохання або згоди компетентної консульської посадової особи не здійснюватимуть юрисдикцію і не втручатимуться в будь-які справи, що відбуваються на борту судна другої Договірної Сторони, включаючи випадки затримання на судні будь-якої особи за умови, що таке затримання є правомірним згідно з законодавством першої Договірної Сторони. Зазначені власті можуть, однак, здійснювати цивільну юрисдикцію, яку не виключено положеннями пункту 1.

3. Положення пункту 2 цієї статті не застосовуються:

- а) у зв'язку з будь-яким правопорушенням, яке вчинено на борту судна однієї з Договірних Сторін: якщо наслідки порушення поширюються на територію другої Договірної Сторони; якщо порушення здійснено громадянином або проти громадянина другої Договірної Сторони, або будь-якою особою або проти будь-якої особи, крім капітана судна або члена екіпажу судна; якщо порушення є тяжким правопорушенням за законами другої Договірної Сторони;
- б) у зв'язку з будь-якими діями властей відносно питань митних, імміграційних, санітарних, охорони людського життя на морі, забруднення моря нафтою або будь-яких подібних питань.

Стаття 15

Судноплавні компанії, які засновано на території однієї з Договірних Сторін, не обкладатимуться другою Договірною Стороною ніякими податками на доходи і прибутки, що їх одержано при перевезенні вантажів до/з її портів, а також податками на прибутки, що їх одержано в результаті іншої діяльності в межах цієї Угоди.

Стаття 16

1. Якщо судно однієї з Договірних Сторін зазнає корабельної аварії, сяде на мілину, буде викинуто на берег або зазнає будь-якої іншої аварії в межах національних кордонів другої Договірної Сторони, судно, екіпаж, пасажирів і вантаж отримають на території цієї останньої Договірної Сторони таку ж допомогу, яка надається цією Договірною Стороною своїм національним суднам, екіпажу, пасажирів і вантажу.

Власникам судна і вантажів буде надано необхідне сприяння в дослідженні причин аварії, а також за ними визнається право власності на судно і вантажі у випадку розпорядження компетентних органів про їх переміщення.

2. З судна однієї Договірної Сторони, що зазнало корабельної аварії, його вантажів або запасів другою Договірною Стороною не стягуватимуться ніякі митні збори за умови, що ці вантажі і запаси не було доставлено на територію першої Договірної Сторони для використання.

3. Ніщо в положеннях цієї статті не перешкоджає застосуванню законів і правил Договірних Сторін і виконанню ними міжнародних зобов'язань.

Стаття 17

Договірні Сторони нададуть необхідну медичну допомогу членам екіпажів суден, які керуються цієї Угодою згідно із своїм законодавством.

Стаття 18

Судна і члени екіпажів зобов'язані дотримуватись законів і норм країни тієї Договірної Сторони, в територіальних водах якої вони перебувають.

Стаття 19

Капітан судна, що перебуває в порту другої Договірної Сторони, або будь-який інший член екіпажу, призначений ним, має право зв'язуватись з дипломатичною або консульською посадовою особою, агентом або представником його судновласника в названому місці.

Стаття 20

З метою оцінки, нагляду і розгляду дії цієї Угоди в цілому і вирішення всіх спірних принципових питань Договірні Сторони погоджуються заснувати Спільну морську комісію з судноплавства, яка скликатиметься періодично. Договірні Сторони призначають своїх представників в цю Спільну морську комісію.

Спільна морська комісія з судноплавства періодично розглядатиме діяльність національних судноплавних компаній відносно цього і вживатиме таких заходів, які будуть визнані необхідними.

Комісія збиратиметься на прохання однієї з Договірних Сторін.

Стаття 21

Кожна Договірна Сторона сповістить другу Договірну Сторону про завершення процедур, які необхідні для набуття цієї Угодою чинності.

Угода набуде чинності після тридцяти днів з дати останнього повідомлення.

Ця Угода буде чинною протягом п'яти років і потім буде автоматично продовжуватись кожний раз на період в один рік, якщо одна з Договірних Сторін не висловить свого бажання переглянути Угоду або будь-яке з її положень шляхом письмового повідомлення про це другої Договірної Сторони за шість місяців до закінчення будь-якого з вищезазначених періодів.

Здійснено в м. Києві 29 червня 1994 р. у двох примірниках, кожний українською, іспанською і російською мовами, причому всі тексти мають однакову силу.

КАБИНЕТ МИНИСТРОВ УКРАИНЫ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 5 октября 1994 г. № 686

Об утверждении Соглашения между Правительством Украины и Правительством Республики Куба о торговом судоходстве

Кабинет Министров Украины **постановляет:**

Соглашение между Правительством Украины и Правительством Республики Куба о торговом судоходстве, подписанное в г. Киеве 29 июня 1994 года, утвердить.

Премьер-министр Украины

В. МАСОЛ

Министр Кабинета Министров Украины

В. ПУСТОВОЙТЕНКО

Соглашение между Правительством Украины и Правительством Республики Куба о торговом судоходстве

Правительство Украины и Правительство Республики Куба, в дальнейшем – «Договаривающиеся Стороны» руководствуясь желанием укреплять дружеские отношения и развивать экономическое сотрудничество между обеими Договаривающимися Сторонами исходя из общепризнанных принципов и норм международного права, в частности, принципа суверенного равенства и невмешательства во внутренние дела желая взаимной выгоды и развития торгового судоходства обеих стран договорились о нижеследующем:

Статья 1

В этом Соглашении:

1. Термин «судно Договаривающейся Стороны» означает любое торговое судно, плавающее под флагом этой Договаривающейся Стороны в соответствии с ее законодательством, а также суда, которые зафрахтованы ее судовладельцами без экипажа (бербоут-чартер).

Это определение исключает военные корабли и рыбопромысловые суда из сферы применения этого Соглашения.

2. Термин «член экипажа» означает капитана и любое другое лицо, которое действительно занято во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включено в судовую роль.

3. Термин «судовладелец» означает любое юридическое или физическое лицо, которое проживает на территории Договаривающихся Сторон и уполномочено их законодательством проводить работы по эксплуатации и обработке судов.

4. Термин «агент» означает любое юридическое или физическое лицо, которое занимается обслуживанием судов и грузов в портах Договаривающихся Сторон в соответствии с их законодательствами.

5. Компетентными органами Договаривающихся Сторон является:

в Украине – Министерство транспорта Украины;

в Республике Куба – Министерство транспорта Республики Куба.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны всесторонне будут содействовать судам обеих стран и воздерживаться от любых действий, которые могли бы помешать развитию торгового судоходства.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны будут продолжать прилагать усилия для поддержки и развития эффективного делового сотрудничества между властями в их странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и взаимный обмен информацией и поощрять развитие контактов между соответствующими судоходными организациями или предприятиями.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны будут содействовать участию своего флота в пассажирских и грузовых перевозках между портами обеих стран на условиях взаимной экономической выгоды и будут воздерживаться от любых действий, которые препятствуют свободному участию судов второй Договаривающейся Стороны в международных морских перевозках, включая перевозку из своих портов в порты третьих стран.

2. Специфические аспекты, которые касаются морских перевозок, включая фрахтовые вопросы, будут урегулированы отдельным соглашением между компетентными органами Договаривающихся Сторон.

3. Это Соглашение не ограничивает права судов под флагом третьих стран принимать участие в перевозках между портами Договаривающихся Сторон и между портами одной из Договаривающихся Сторон и портами третьих стран.

Статья 5

Договаривающиеся Стороны будут уважать право каждой Договаривающейся Стороны максимально использовать свой торговый флот в обслуживании своей торговли с третьими государствами. В дальнейшем они согласились, что национальные судоходные компании одной Договаривающейся Стороны будут сотрудничать с национальными судоходными компаниями другой Договаривающейся Стороны в отрасли наиболее эффективного использования их торговых судов. Национальные судоходные компании обеих Договаривающихся Сторон будут проводить, по просьбе одной из Договаривающихся Сторон, консультации по вопросам, представляющим взаимный интерес.

Статья 6

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит другой Договаривающейся Стороне и ее судам режим наибольшего благоприятствования по всем вопросам торгового судоходства, если иное не предусмотрено этим Соглашением.

Статья 7

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны такое же отношение, которое она обеспечивает своим судам, занятым в международных перевозках, в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и разгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других портовых сборов и налогов, пользования всеми услугами для судоходства и осуществления обычных коммерческих операций.

2. Положение пункта 1 этой статьи:

а) не распространяются на порты, закрытые для захода иностранных судов;

б) не распространяются на виды деятельности, зарезервированные каждой из Договаривающихся Сторон для своих организаций;

в) не обязывают одну из Договаривающихся Сторон распространять на суда другой Договаривающейся Стороны исключения из правил обязательной лоцманской проводки, которые предоставляются своим судам;

г) не распространяются на применение правил, относительно въезда и пребывания иностранцев.

Судовладельцы Договаривающихся Сторон, которые используют суда-атомоходы, или перевозят ядерное топливо или другие вредные и потенциально опасные вещества, примут соответствующие меры для предотвращения и уменьшения угрозы, препятствования загрязнению зон, которые относятся к морскому суверенитету и юрисдикции обеих стран. Судовладельцы обязываются соблюдать правила, практические нормы и процедуры, установленные соответствующим внутренним законодательством и международными соглашениями, участниками которых является каждая из Договаривающихся Сторон.

Использование судов этого типа в двустороннем следовании допускается только при наличии особого соглашения для каждого отдельного случая.

Статья 8

1. Договаривающиеся Стороны будут принимать в пределах своего законодательства и портовых правил все необходимые меры для облегчения и ускорения морских перевозок, предотвращения задержки судов и максимально возможного ускорения и упрощения таможенных процедур и других портовых формальностей.

2. Договаривающиеся Стороны взаимно признают право на открытие представительств одной из Договаривающихся Сторон на территории другой Договаривающейся Стороны. Деятельность указанных представительств будет осуществляться в соответствии с законами и правилами, действующими на территории страны пребывания.

Статья 9

Каждая Договаривающаяся Сторона будет признавать национальность судов другой Договаривающейся Стороны на основании документов, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны и находящиеся на борту судна.

Каждая Договаривающаяся Сторона будет признавать все документы, которые находятся на борту судна, относительно конструкции судов, их оборудования и укомплектования команд, судовые сертификаты,

мерительные свидетельства и другие документы, которые выданы компетентными властями другой Договаривающейся Стороны.

Статья 10

Каждая из Договаривающихся Сторон будет признавать удостоверение личности моряка, которое выдано компетентными властями другой Договаривающейся Стороны.

Таковыми удостоверениями личности являются:

- для моряков украинских судов – удостоверения личности моряка или паспорт моряка;
- для моряков Республики Куба – паспорт моряка.

Статья 11

Владельцам удостоверений личности моряка, указанных в статье 10 этого Соглашения, разрешается, в качестве членов экипажей судов Договаривающейся Стороны, которая выдала эти удостоверения, находиться в увольнении на берегу во время стоянки судна в порту другой Договаривающейся Стороны при условии, что капитан судна передал компетентным властям список экипажа (судовую роль) в соответствии с правилами, действующими в этом порту.

Если член команды-владелец документа, удостоверяющего его личность, высаживается на берег в порту другой Договаривающейся Стороны по причине болезни, служебной необходимости или по другому поводу, который признан уважительным местными властями, последние выдадут необходимое разрешение для пребывания заинтересованного лица на территории этой Договаривающейся Стороны в случае госпитализации или возвращения в свою страну, или следования в другую страну или в порт отправления.

При высадке на берег и возвращении на судно указанные лица будут подлежать установленному в этом порту пограничному и таможенному контролю.

Статья 12

1. Владельцам указанных в статье 10 этого Соглашения удостоверений личности моряка разрешается выезжать любым видом транспорта на территорию второй Договаривающейся Стороны или следовать транзитом по ее территории во время следования на свое судно или переезда на другое судно, или следование в свою страну, или по какому-либо другому поводу, который будет одобрен властями этой второй Договаривающейся Стороны.

2. Если владелец указанного в статье 10 этого Соглашения удостоверения личности моряка не является гражданином ни одной из двух стран, виза будет выдаваться при условии, что такому владельцу гарантируется возвращение на территорию Договаривающейся Стороны, которая выдала удостоверение личности моряка.

Статья 13

1. За исключением положений статей 10 – 12 этого Соглашения на территориях Договаривающихся Сторон сохраняют действие правила относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон оставляет за собой право отказать в доступе на свою территорию любому моряку, которого она признает нежелательным. В этом случае компетентное дипломатическое или консульское служебное лицо Договаривающейся Стороны, моряку которой было отказано во въезде, будет извещено о таком решении.

Статья 14

1. Судебные власти одной Договаривающейся Стороны не будут принимать к рассмотрению иски, которые следуют из договоров найма на работу как членов экипажа судна другой Договаривающейся Стороны, без согласия компетентного дипломатического или консульского служебного лица, за исключением случаев, когда договор найма был заключен на территории первой Договаривающейся Стороны.

2. Без ущерба для положений пункта 1 этой статьи, судебные и административные власти одной Договаривающейся Стороны без просьбы или согласия компетентного консульского должностного лица не будут осуществлять юрисдикцию и не будут вмешиваться в любые дела, которые происходят на борту судна второй Договаривающейся Стороны, включая случаи задержания на судне любого лица при условии, что такое задержание является правомерным в соответствии с законодательством первой Договаривающейся Стороны. Указанные власти могут, однако, осуществлять гражданскую юрисдикцию, которая не исключена положениями пункта 1.

3. Положение пункта 2 этой статьи не применяются:

а) в связи с любым правонарушением, которое совершено на борту судна одной из Договаривающихся Сторон:

- если последствия нарушения распространяются на территорию другой Договаривающейся Стороны;
- если нарушение совершено гражданином или против гражданина другой Договаривающейся Стороны, или любым лицом или против любого лица, кроме капитана судна или члена экипажа судна;
- если нарушение является тяжким правонарушением по законам другой Договаривающейся Стороны;

б) в связи с какими-либо действиями властей относительно вопросов таможенных, иммиграционных, санитарных, охраны человеческой жизни на море, загрязнение моря нефтью или каких-либо подобных вопросов.

Статья 15

Судоходные компании, которые основаны на территории одной из Договаривающихся Сторон, не будут облагаться другой Договаривающейся Стороной никакими налогами на доходы и прибыль, полученные при перевозке грузов в/из ее портов, а также налогами на прибыль, полученные в результате другой деятельности в рамках этого Соглашения.

Статья 16

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит иное бедствие в пределах национальных границ другой Договаривающейся Стороны, судно, экипаж, пассажиры и груз получают на территории этой последней Договаривающейся Стороны такую же помощь, какая предоставляется этой Договаривающейся Стороной своим национальным судам, экипажу, пассажирам и грузу.

Владельцам судна и грузов будет предоставлено необходимое содействие в исследовании причин аварии, а также за ними признается право собственности на судно и грузы в случае распоряжения компетентных органов об их перемещении.

2. С судна одной Договаривающейся Стороны, которое потерпело кораблекрушение, его грузов или припасов второй Договаривающейся Стороной не будут взиматься никакие таможенные сборы при условии, что эти грузы и припасы не были доставлены на территорию первой Договаривающейся Стороны для использования.

3. Ничто в положениях этой статьи не препятствует применению законов и правил Договаривающихся Сторон и выполнению ими международных обязательств.

Статья 17

Договаривающиеся Стороны окажут необходимую медицинскую помощь членам экипажей судов, которые руководствуются этим Соглашением в соответствии со своим законодательством.

Статья 18

Суда и члены экипажей обязаны соблюдать законы и нормы той Договаривающейся Стороны, в территориальных водах которой они находятся.

Статья 19

Капитан судна, которое находится в порту другой Договаривающейся Стороны, или любой другой член экипажа, назначенный им, имеет право связываться с дипломатическим или консульским должностным лицом, агентом или представителем его судовладельца в названном месте.

Статья 20

С целью оценки, надзора и рассмотрения действия этого Соглашения в целом и разрешение всех спорных принципиальных вопросов Договаривающиеся Стороны соглашаются учредить Совместную морскую комиссию по судоходству, которая будет созываться периодически. Договаривающиеся Стороны назначают своих представителей в эту Совместную морскую комиссию.

Совместная морская комиссия по судоходству периодически будет рассматривать деятельность национальных судоходных компаний относительно этого и принимать такие меры, которые будут признаны необходимыми.

Комиссия будет собираться по просьбе одной из Договаривающихся Сторон.

Статья 21

Каждая Договаривающаяся Сторона уведомит другую Договаривающуюся Сторону о завершении процедур, необходимых для вступления этого Соглашения в силу.

Соглашение вступит в силу после тридцати дней с даты последнего уведомления.

Это Соглашение будет действовать в течение пяти лет и после этого будет автоматически продолжаться каждый раз на один год, если ни одна из Договаривающихся Сторон не выразит своего желания пересмотреть Соглашение или любое из его положений путем письменного сообщения об этом другой Договаривающейся Стороне за шесть месяцев до окончания любого из вышеупомянутых периодов.

Совершено в г. Киеве 29 июня в 1994 г. в двух экземплярах, каждый на украинском, испанском и русском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

ЗАКОН УКРАЇНИ
Про ратифікацію Угоди між Урядом України
та Урядом Китайської Народної Республіки
про морський транспорт

Верховна Рада України **постановляє:**

Угоду між Урядом України та Урядом Китайської Народної Республіки про морський транспорт, підписану в м. Києві 6 вересня 1994 року, ратифікувати.

Голова Верховної Ради України

О.МОРОЗ

м. Київ, 22 лютого 1996 року
№ 64/96-ВР

(Відомості Верховної Ради. – 1996. – № 10. – Ст. 48)

Угода
між Урядом України і Урядом Китайської Народної
Республіки про морський транспорт

Уряд України і Уряд Китайської Народної Республіки (далі — «Договірні Сторони»), з метою розвитку дружніх відносин між двома країнами, сприяння загальному розвитку комерційних та економічних відносин між двома країнами, а також розширення їх співробітництва в галузі морського транспорту, погодилися про таке:

Стаття 1

В цій Угоді:

1. Термін «судно Договірної Сторони» означає будь-яке судно, яке зареєстроване в її реєстрі і плаває під її державним прапором, але цей термін не поширюється на військові та інші некомерційні судна.
2. Термін «член екіпажу» означає капітана та будь-яку іншу особу, яка має документи відповідно до статті 10 цієї Угоди, чие прізвище внесене до суднової ролі і яка виконує протягом рейсу роботи або обслуговування на борту судна.
3. Термін «порт Договірної Сторони» означає будь-який порт, відкритий для іноземних суден відповідно до законодавства цієї Договірної Сторони.
4. Термін «Компетентний орган» означає Міністерство транспорту або його повноважні підрозділи для України та Міністерство Комунікацій або його повноважні підрозділи для Китайської Народної Республіки.

Стаття 2

Договірні Сторони вживуть заходів до поєднання зусиль для розвитку співробітництва між двома країнами в галузі морського транспорту та заохочуватимуть свої морські органи управління, зокрема морські організації та підприємства, до співробітництва у таких напрямках:

- повне та ефективне використання морського флоту та портів обох Договірних Сторін для задоволення потреб міжнародної морської торгівлі;
- гарантія безпеки судноплавства;
- розвиток співробітництва у фрахтуванні;
- поширення відносин в галузі економіки, науки і технології та обмін досвідом;
- обмін точками зору щодо участі у діяльності міжнародних судноплавних організацій та приєднання до міжнародних морських договорів.

Стаття 3

1. Договірні Сторони погодилися:

- а) сприяти суднам обох Договірних Сторін у перевезеннях між портами двох країн на засадах рівності та взаємної вигоди, а також співпрацювати в усуненні перешкод, які можуть виникнути у цій діяльності;
- в) не заважати суднам іншої Договірної Сторони у перевезеннях між своїми портами і портами третіх країн.

2. Умови пункту 1 цієї статті не обмежують прав суден під прапорами третіх країн на участь у перевезеннях між портами Договірних Сторін.

Стаття 4

Кожна Договірна Сторона надає суднам іншої Договірної Сторони режим найбільшого сприяння щодо: заходу в порти/відправлення з портів, використання портів для навантаження/розвантаження вантажів, посадки/висадки пасажирів, сплати митного збору, а також інших портових зборів та платежів, виконання звичайної комерційної діяльності та використання навігаційного обладнання.

Стаття 5

Обидві Договірні Сторони взаємно надають режим найбільшого сприяння в інших відносинах у галузі морського транспорту, які не обумовлені інакше у цій Угоді.

Стаття 6

Договірні Сторони в межах їх законодавства вживуть всіх можливих заходів для скорочення перебування суден у своїх портах і спрощення адміністративних, митних, санітарних і карантинних та інших формальностей, що діють у цих портах.

Стаття 7

1. Кожна Договірна Сторона визнаватиме документи, що підтверджують національність судна, обмірне свідоцтво та інші судові документи, видані іншою Договірною Стороною для її суден.

2. Судна кожної з Договірних Сторін, забезпечені обмірним свідоцтвом, виданим відповідно до міжнародної Конвенції про обмір судового тоннажу 1969 р. та визнаним іншою Договірною Стороною, звільняються від повторного вимірювання у портах іншої Договірної Сторони.

Портові збори та платежі розраховуються на основі вищезгаданого обмірного свідоцтва.

Стаття 8

Судна однієї Договірної Сторони або судна, що мають відповідне свідоцтво Компетентного Органу однієї з Договірних Сторін про те, що судном управляє підприємство цієї Договірної Сторони, звільняються на території іншої Договірної Сторони від всіх податків на доходи та прибутки, що отримуються за морське перевезення.

Стаття 9

1. Якщо судно будь-якої з Договірних Сторін потрапить у морську аварію або зазнає іншого лиха у внутрішніх водах, територіальному морі, а також в узбережних водах іншої Договірної Сторони, відповідні органи іншої Договірної Сторони забезпечать всі можливі рятувальні та допоміжні дії такому судну та його екіпажу, пасажирів та вантажу як своєму судну.

2. Якщо судно будь-якої Договірної Сторони потрапить у небезпечне становище або зазнає іншого лиха у внутрішніх водах або територіальному морі іншої Договірної Сторони і у першій Договірній Стороні виникне потреба залучити свої рятувальні судна та засоби для рятування, то відповідний дозвіл компетентного органу іншої Договірної Сторони має бути отриманий завчасно.

3. Вантаж та обладнання, вивантажені або врятовані з судна, згаданого у пункті 1 цієї статті, не підлягають ніяким митним зборам за умови, що цей вантаж та обладнання не використовуватимуться або продаватимуться на території іншої Договірної Сторони.

Стаття 10

Кожна Договірна Сторона буде визнавати посвідчення членів екіпажу, видані компетентними органами іншої Договірної Сторони.

Такими посвідченнями є:

«Паспорт моряка» або «Посвідчення особи моряка», видані Україною;

«Книжка моряка», видана Китайською Народною Республікою.

Стаття 11

Членам екіпажу, які володіють згаданими у статті 10 цієї Угоди документами, дозволяється сходити на берег і перебувати у місті, де розташований порт, згідно з відповідними правилами, що діють у державі перебування, без віз протягом часу перебування судна однієї Договірної Сторони в порту іншої Договірної Сторони.

Якщо член екіпажу підлягає госпіталізації на території іншої Договірної Сторони, відповідні органи цієї Договірної Сторони видають йому дозвіл на необхідний час перебування.

Стаття 12

1. Кожна Договірна Сторона дозволяє членам екіпажів, які володіють визначеними у статті 10 цієї Угоди документами, подорожувати транзитом або в межах території цієї Договірної Сторони будь-якими видами транспорту з метою повернення на своє судно або переїзду в інший порт, щоб потрапити на своє судно або повернення на батьківщину, або з іншого приводу, визнаного відповідними органами цієї Договірної Сторони.

2. У всіх випадках, визначених у пункті 1 цієї статті, члени екіпажів отримують візи відповідних органів іншої Договірної Сторони і відповідні органи цієї Договірної Сторони видають такі візи у можливо найкоротші терміни.

Стаття 13

1. Судна, члени екіпажів, пасажери та вантажі однієї з Договірних Сторін підлягають дії законів та правил іншої Договірної Сторони під час їх перебування у внутрішніх водах, територіальному морі та портах цієї іншої Договірної Сторони.

2. За винятком випадків звернення капітана або дипломатичної, або консульської особи Договірної Сторони, або з дозволу цієї Договірної Сторони відповідні органи іншої Договірної Сторони не будуть втручатися у внутрішні справи судна цієї першої Договірної Сторони.

3. Правоохоронні органи будь-якої Договірної Сторони не будуть притягувати до суду за будь-яку протиправну дію на борту суден іншої Договірної Сторони протягом перебування у внутрішніх водах, територіальному морі або порту першої Договірної Сторони, за винятком випадків, коли:

- а) така дія розповсюджується на територію або права людей цієї Договірної Сторони;
- б) така дія порушує громадський порядок або безпеку цієї Договірної Сторони;
- в) така дія спричинена проти особи, іншої ніж член екіпажу, іншої Договірної Сторони;

г) будь-якою Договірною Стороною вжито заходів щодо припинення просування наркотичних та психотропних речовин.

4. Якщо суд або інші відповідні органи будь-якої Договірної Сторони мають намір вжити примусових заходів для офіційного розслідування на борту судна іншої Договірної Сторони, що знаходиться в її внутрішніх водах, територіальному морі або порту за обставин, визначених у пункті 2 цієї статті, то вони повинні завчасно повідомити про це дипломатичну або консульську особу держави, під прапором якої плаває це судно, та забезпечити зручний зв'язок цієї особи з цим судном. У випадку терміновості таке повідомлення може бути зроблене з вжиттям заходів.

5. Умови пункту 2 цієї статті не обмежують право нагляду та розслідування кожної Договірної Сторони відповідно до її законів.

6. Кожна Договірна Сторона зберігає своє право відмовити у в'їзді на територію цієї Договірної Сторони будь-якому члену екіпажу, якого вона визнає небажаним.

Стаття 14

На побажання будь-якої Договірної Сторони представники компетентних органів обох Договірних Сторін можуть обговорювати застосування цієї Угоди, а також пропозиції будь-якої Договірної Сторони в обох державах по черзі та у взаємно узгоджені терміни.

Стаття 15

Будь-які протиріччя між Договірними Сторонами щодо тлумачення та (або) застосування цієї Угоди будуть врегульовані шляхом дружніх переговорів між компетентними органами обох Договірних Сторін на основі взаємного розуміння.

Стаття 16

Ця Угода набуває чинності через 30 днів після дня надходження останнього повідомлення про завершення Договірними Сторонами законних процедур і зберігає чинність протягом 5 років.

Ця Угода зберігатиме чинність автоматично на наступні періоди по 3 роки, якщо не буде припинена будь-якою Договірною Стороною шляхом подачі письмового повідомлення про припинення за 12 місяців до закінчення строку дії Угоди.

Вчинено у м. Києві 6 вересня 1994 року у двох примірниках українською, китайською та англійською мовами.

Всі тексти автентичні. У випадку суперечливого тлумачення переважним буде англійський текст.

ЗАКОН УКРАИНЫ
О ратификации Соглашения между
Правительством Украины и Правительством
Китайской Народной Республики
о морском транспорте

Верховная Рада Украины **постановляет:**

Соглашение между Правительством Украины и Правительством Китайской Народной Республики о морском транспорте, подписанное в г. Киеве 6 сентября 1994 года, ратифицировать.

Председатель Верховной Рады Украины

О.МОРОЗ

г. Киев, 22 февраля 1996 года
№ 64/96-ВР

(Ведомости Верховной Рады. – 1996. – № 10. – Ст. 48)

Соглашение
между Правительством Украины и
Правительством Китайской Народной Республики
о морском транспорте

Правительство Украины и Правительство Китайской Народной Республики (далее «Договаривающиеся Стороны»), с целью развития дружеских отношений между двумя странами, содействия общему развитию коммерческих и экономических отношений между двумя странами, а также расширения их сотрудничества в отрасли морского транспорта, согласились о следующем:

Статья 1

В этом Соглашении:

1. Термин «судно Договаривающейся Стороны» означает любое судно, которое зарегистрировано в ее реестре и плавает под ее государственным флагом, но этот термин не распространяется на военные и другие некоммерческие суда.
2. Термин «член экипажа» означает капитана и любое другое лицо, которое имеет документы в соответствии со статьей 10 этого Соглашения, фамилия которого внесена в судовую роль и которое выполняет на протяжении рейса работы или обслуживание на борту судна.
3. Термин «порт Договаривающейся Стороны» означает любой порт, открытый для иностранных судов в соответствии с законодательством этой Договаривающейся Стороны.
4. Термин «Компетентный орган» означает Министерство транспорта или его уполномоченные подразделения для Украины и Министерство Коммуникаций или его уполномоченные подразделения для Китайской Народной Республики.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны примут меры к объединению усилий для развития сотрудничества между двумя странами в отрасли морского транспорта и будут поощрять свои морские органы управления, в частности морские организации и предприятия, к сотрудничеству в следующих направлениях:

- полное и эффективное использование морского флота и портов обеих Договаривающихся Сторон для удовлетворения потребностей международной морской торговли;
- гарантия безопасности судоходства;
- развитие сотрудничества во фрахтовании;
- расширение отношений в сфере экономики, науки и технологии и обмен опытом;
- обмен точками зрения относительно участия в деятельности международных судоходных организаций и присоединения к международным морским договорам.

Статья 3

1. Договаривающиеся Стороны согласились:

а) содействовать судам обеих Договаривающихся Сторон в перевозках между портами двух стран на принципах равенства и взаимной выгоды, а также сотрудничать в устранении препятствий, которые могут возникнуть в этой деятельности;

в) не создавать препятствий судам другой Договаривающейся Стороны в перевозках между своими портами и портами третьих стран.

2. Условия пункта 1 этой статьи не ограничивают прав судов под флагами третьих стран на участие в перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 4

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет судам другой Договаривающейся Стороны режим наибольшего благоприятствования относительно: захода в порты/отправления из портов, использования портов для погрузки/разгрузки грузов, посадки/высадки пассажиров, уплаты таможенных пошлин, а также других портовых сборов и платежей, осуществления обычной коммерческой деятельности и использования навигационного оборудования.

Статья 5

Обе Договаривающихся Стороны взаимно предоставляют режим наибольшего благоприятствования в других отношениях в отрасли морского транспорта, которые иначе не оговорены в этом Соглашении.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны в пределах их законодательства примут все возможные меры для сокращения пребывания судов в своих портах и упрощения административных, таможенных, санитарных и карантинных и других формальностей, которые действуют в этих портах.

Статья 7

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет признавать документы, которые подтверждают национальность судна, мерительное свидетельство и другие судовые документы, выданные другой Договаривающейся Стороной для ее судов.

2. Суда каждой из Договаривающихся Сторон, обеспеченные мерительным свидетельством, выданным в соответствии с международной Конвенцией об обмере судового тоннажа в 1969 г. и признанным другой Договаривающейся Стороной, освобождаются от повторного обмера в портах другой Договаривающейся Стороны.

Портовые сборы и платежи рассчитываются на основе вышеупомянутого мерительного свидетельства.

Статья 8

Суда одной Договаривающейся Стороны или суда, имеющие соответствующее свидетельство Компетентного Органа одной из Договаривающихся Сторон о том, что судном управляет предприятие этой Договаривающейся Стороны, освобождаются на территории другой Договаривающейся Стороны от всех налогов на доходы и прибыль, получаемые за морскую перевозку.

Статья 9

1. Если судно любой из Договаривающихся Сторон попадет в морскую аварию или потерпит иное бедствие во внутренних водах, территориальном море, а также в прибрежных водах другой Договаривающейся Стороны, соответствующие органы другой Договаривающейся Стороны обеспечат все возможные спасательные и вспомогательные действия для такого судна и его экипажа, пассажиров и груза так же как своему судну.

2. Если судно любой Договаривающейся Стороны попадет в опасное положение или потерпит бедствие во внутренних водах или территориальном море другой Договаривающейся Стороны и у первой Договаривающейся Стороны возникнет необходимость привлечь свои спасательные суда и средства для спасания, то соответствующее разрешение компетентного органа другой Договаривающейся Стороны должно быть получено заблаговременно.

3. Груз и оборудование, выгруженные или спасенные с судна, упомянутого в пункте 1 этой статьи, не подлежат никаким таможенным сборам при условии, что этот груз и оборудование не будут использоваться или продаваться на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 10

Каждая Договаривающаяся Сторона будет признавать удостоверения членов экипажа, выданные компетентными органами другой Договаривающейся Стороны.

Таковыми удостоверениями являются:

«Паспорт моряка» или «Удостоверение личности моряка», выданные Украиной;

«Книжка моряка», выданная Китайской Народной Республикой.

Статья 11

Членам экипажа, которые владеют упомянутыми в статье 10 этого Соглашения документами, разрешается сходить на берег и находиться в городе, где расположен порт, в соответствии с соответствующими правилами, которые действуют в государстве пребывания, без виз на протяжении времени пребывания судна одной Договаривающейся Стороны в порту другой Договаривающейся Стороны.

Если член экипажа подлежит госпитализации на территории другой Договаривающейся Стороны, соответствующие органы этой Договаривающейся Стороны выдают ему разрешение на необходимое время пребывания.

Статья 12

1. Каждая Договаривающаяся Сторона разрешает членам экипажей, которые имеют указанные в статье 10 этого Соглашения документы, следовать транзитом или в пределах территории этой Договаривающейся Стороны любыми видами транспорта с целью возвращения на свое судно или переезда в другой порт, чтобы попасть на свое судно или возвратиться на родину, или по иному поводу, признанному соответствующими органами этой Договаривающейся Стороны уважительным.

2. Во всех случаях, определенных в пункте 1 этой статьи, члены экипажей получают визы соответствующих органов другой Договаривающейся Стороны и соответствующие органы этой Договаривающейся Стороны выдают такие визы в как можно более короткие сроки.

Статья 13

1. Суда, члены экипажей, пассажиры и грузы одной из Договаривающихся Сторон подпадают под действие законов и правил другой Договаривающейся Стороны во время их нахождения во внутренних водах, территориальном море и портах этой другой Договаривающейся Стороны.

2. За исключением случаев обращения капитана, дипломатического или консульского лица Договаривающейся Стороны, или с разрешения этой Договаривающейся Стороны соответствующие органы другой Договаривающейся Стороны не будут вмешиваться во внутренние дела судна этой первой Договаривающейся Стороны.

3. Правоохранительные органы любой Договаривающейся Стороны не будут привлекать к суду за любое противоправное действие на борту судов другой Договаривающейся Стороны в течение пребывания во внутренних водах, территориальном море или порту первой Договаривающейся Стороны, за исключением случаев, когда:

- а) такое действие распространяется на территорию или права населения этой Договаривающейся Стороны;
- б) такое действие нарушает общественный порядок или безопасность этой Договаривающейся Стороны;
- в) такое действие совершено против лица, другого чем член экипажа, другой Договаривающейся Стороны;
- г) любой Договаривающейся Стороной приняты меры по прекращению оборота наркотических и психотропных веществ.

4. Если суд или другие соответствующие органы любой Договаривающейся Стороны собираются применить принудительные меры для официального расследования на борту судна другой Договаривающейся Стороны, которое находится в ее внутренних водах, территориальном море или порту при обстоятельствах, определенных в пункте 2 этой статьи, то они должны заблаговременно уведомить об этом дипломатическое или консульское лицо государства, под флагом которого плавает это судно, и обеспечить удобную связь этого лица с этим судном. В случае срочности такое уведомление может быть сделано одновременно с принятием мер.

5. Условия пункта 2 этой статьи не ограничивают право надзора и расследования каждой Договаривающейся Стороны в соответствии с ее законами.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет свое право отказать во въезде на территорию этой Договаривающейся Стороны любому члену экипажа, которого она признает нежелательным.

Статья 14

По желанию любой Договаривающейся Стороны представители компетентных органов обеих Договаривающихся Сторон могут обсуждать применение этого Соглашения, а также предложения любой Договаривающейся Стороны в обоих государствах по очереди и во взаимно согласованные сроки.

Статья 15

Любые противоречия между Договаривающимися Сторонами относительно толкования и (или) применения этого Соглашения будут урегулированы путем дружеских переговоров между компетентными органами обеих Договаривающихся Сторон на основе взаимопонимания.

Статья 16

Это Соглашение вступает в силу через 30 дней после дня поступления последнего уведомления о завершении Договаривающимися Сторонами законных процедур и сохраняет свою силу в течение 5 лет.

Это Соглашение будет сохранять силу автоматически на следующие периоды по 3 года, если не будет прекращено любой Договаривающейся Стороной путем подачи письменного уведомления о прекращении за 12 месяцев до окончания срока действия Соглашения.

Совершено в г. Киеве 6 сентября 1994 года в двух экземплярах на украинском, китайском и английском языках.

Все тексты аутентичны. В случае противоречивого толкования преимущественным является английский текст.

Угода між Урядом України і Урядом Російської Федерації про торговельне судноплавство

Уряд України і Уряд Російської Федерації, надалі – Договірні Сторони, бажаючи зміцнювати і розвивати відносини між двома країнами в галузі торговельного судноплавства, виходячи з положень Угоди між Урядом України і Урядом Російської Федерації про принципи співробітництва і умови взаємовідносин в галузі транспорту від 26 травня 1993 року, згодилися з нижченаведеним:

Стаття 1

В цій Угоді:

1. Термін «судно Договірної Сторони» означає будь-яке судно, що внесене до судового реєстру цієї Договірної Сторони і яке ходить під її прапором згідно з її законодавством.

Цей термін, однак, не включає військові кораблі, а також спортивні і прогуляночні судна.

2. Термін «член екіпажу судна» означає капітана і будь-яку іншу особу, яка дійсно зайнята під час рейсу на борту судна виконанням обов'язків, що пов'язані з експлуатацією судна або обслуговуванням на ньому і яка включена до судової ролі.

3. Термін «компетентні органи» означає:

у відношенні України – Міністерство транспорту України

у відношенні Російської Федерації – Департамент морського транспорту Міністерства транспорту Російської Федерації.

Стаття 2

Договірні Сторони всебічно сприятимуть свободі торговельного мореплавства і утримуватимуться від будь-яких дій, які можуть зашкодити нормальному розвитку міжнародного судноплавства.

Стаття 3

Договірні Сторони продовжуватимуть докладати зусиль з підтримки і розвитку двостороннього торговельного судноплавства і ефективного ділового співробітництва між компетентними органами Договірних Сторін. Зокрема, Договірні Сторони згоджуються проводити взаємні консультації і взаємний обмін інформацією між їх компетентними органами і сприяти тісному співробітництву між їх фрахтовими, судноплавними і пов'язаними з судноплавством підприємствами і організаціями.

Стаття 4

1. Договірні Сторони згоджуються:

а) сприяти участі суден Договірних Сторін в перевезеннях морем між портами їх країн, а також не перешкоджати участі суден однієї Договірної Сторони в перевезеннях морем між портами іншої Договірної Сторони;

б) співпрацювати в усуненні перешкод, які могли б завадити розвитку перевезень морем між портами їх країн;

в) не перешкоджати участі суден однієї Договірної Сторони в перевезеннях морем між портами іншої Договірної Сторони і портами третіх країн.

2. Положення пункту 1 цієї статті не обмежують право суден третіх країн брати участь у перевезеннях морем між портами Договірних Сторін.

Стаття 5

1. Договірні Сторони згідно з діючим на їх територіях законодавством сприятимуть судноплавним або пов'язаним із судноплавством підприємствам і організаціям однієї Договірної Сторони у відкритті ними ліній на порти і з портів іншої Договірної Сторони, а також у створенні ними на території іншої Договірної Сторони представництв або спільних підприємств.

2. Діяльність зазначених представництв і спільних підприємств буде підпорядкована відповідним законам і правилам, що діють на території країни перебування.

Стаття 6

Кожна Договірна Сторона надаватиме іншій Договірній Стороні та її суднам в усіх питаннях торговельного судноплавства режим найбільшого сприяння, якщо інше не передбачено цією Угодою.

Стаття 7

1. Кожна Договірна Сторона надає суднам іншої Договірної Сторони таке ж ставлення, яке вона надає своїм суднам, що зайняті в міжнародному сполученні, стосовно вільного доступу до портів, використання

портів для навантаження і розвантаження вантажів, посадки і висадки пасажирів, сплачування корабельного та інших портових зборів, користування послугами, призначеними для судноплавства, і здійснення звичайних комерційних операцій.

Валюта платежу визначатиметься згідно з умовами платіжної угоди між Договірними Сторонами.

2. Кожна Договірна Сторона надає суднам під прапором третіх країн, які експлуатуються судноплавними підприємствами іншої Договірної Сторони, ставлення, яке передбачене в пункті 1 цієї статті, якщо це не суперечить її обов'язкам, що виходять з міжнародних угод, або її законодавству.

3. Положення пунктів 1 і 2 цієї статті:

- а) не поширюються на порти, не відкриті для заходу іноземних суден;
- б) не стосуються діяльності, яку резервує кожна з Договірних Сторін для своїх підприємств і організацій, включаючи, зокрема, рятування і буксирування;
- в) не зобов'язують одну Договірну Сторону поширювати на судна іншої Договірної Сторони винятки з правил обов'язкової лоцманської проводки, що надаються своїм власним суднам.

Стаття 8

Договірні Сторони вживатимуть у межах свого законодавства і портових правил усіх необхідних заходів для полегшення і прискорення морських перевезень, скорочення часу стоянки суден у портах, максимально можливого спрощення і прискорення митних та інших діючих у портах формальностей.

Стаття 9

1. Документи щодо реєстрації суден, обмірні свідоцтва і про приналежність до плавання та інші судові документи, видані і визнані однією з Договірних Сторін, визнаватимуться іншою Договірною Стороною.

2. Судна кожної з Договірних Сторін, що забезпечені законно виданими обмірними свідоцтвами, не підлягатимуть повторному вимірюванню тоннажу в портах іншої Договірної Сторони і дані, зазначені в обмірному свідоцтві, прийматимуться за основу обчислення відповідних портових зборів.

Стаття 10

1. Кожна з Договірних Сторін визнаватиме посвідчення особи моряків, які видані компетентними властями іншої Договірної Сторони.

Такими посвідченнями особи є:

для України – посвідчення особи моряка, або паспорт моряка

для Російської Федерації – паспорт моряка.

2. Кожна Договірна Сторона, додержуючись її законодавства надаватиме власникам зазначених у пункті 1 цієї статті посвідчень особи моряків права, які передбачені Конвенцією з полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року і Конвенцією про національні посвідчення особи моряків (Конвенція МОП № 108).

Стаття 11

1. Судові власті однієї Договірної Сторони не прийматимуть до розгляду позови, які виникають з угоди найму на роботу в ролі члена екіпажу судна іншої Договірної Сторони.

2. Коли член екіпажу судна однієї Договірної Сторони здійснить правопорушення на борту цього судна під час його перебування у внутрішніх водах іншої Договірної Сторони, власті цієї іншої Договірної Сторони не переслідують його в судовому порядку без згоди компетентної дипломатичної або консульської посадової особи держави прапора судна, крім випадків, коли на думку зазначених властей:

- а) наслідки правопорушення поширюються на територію держави, в якій перебуває судно; або
- б) правопорушення має такий характер, що ним порушується спокій і добрий порядок держави або її безпека; або
- в) правопорушення здійснено проти будь-якої особи, крім членів екіпажу цього судна; або
- г) переслідування є необхідним для припинення незаконної торгівлі наркотичними засобами або психотропними речовинами.

3. У випадках, зазначених в пункті 2 цієї статті, прибережна держава на прохання капітана сповіщає дипломатичну або консульську посадову особу держави прапора судна до прийняття будь-яких заходів і сприяє встановленню контакту між зазначеною посадовою особою і екіпажем судна. У випадках крайньої терміновості це сповіщення може бути зроблено в той час, коли вживаються зазначені заходи.

4. Положення пункту 2 цієї Статті не обмежують права контролю і розслідування, які власті кожної Договірної Сторони мають згідно із своїм законодавством.

Стаття 12

1. Якщо судно однієї з Договірних Сторін зазнає корабельної аварії, буде викинуто на берег, сяде на мілину, або зазнає будь-якої іншої аварії біля берегів іншої Договірної Сторони, тоді судно, екіпаж, пасажирів і вантаж отримають на території цієї останньої Договірної Сторони таку ж допомогу, яка надається цією Договірною Стороною її національному судну, екіпажу, пасажирів і вантажу.

2. Ніякі митні податки не стягуватимуться однією Договірною Стороною з судна іншої Договірної Сторони, яке зазнало аварії, його вантажу або запасів, якщо тільки вони передані не для використання або споживання на території іншої Договірної Сторони.

Стаття 13

1. З метою впровадження цієї Угоди, нагляду за її втіленням, вирішення спірних питань, а також обміну думками з питань міжнародного торговельного судноплавства, Договірні Сторони створять Змішану комісію.

2. Змішана комісія може створювати робочі групи для обговорення окремих питань і вироблення відповідних рекомендацій, які передаватимуться на розгляд Змішаної комісії.

3. Змішана комісія збирається на прохання однієї з Договірних Сторін. Порядок денний для кожного засідання визначається компетентними органами Договірних Сторін.

Стаття 14

1. Ця Угода набуває чинності після закінчення тридцяти днів від дати останнього повідомлення про завершення Договірними Сторонами внутрішньодержавних процедур, необхідних для набуття цією Угодою чинності.

2. Ця Угода лишатиметься чинною протягом трьох років і після цього її буде автоматично продовжено кожного разу на період в один рік, якщо одна з Договірних Сторін не повідомить іншу Договірну Сторону про свій намір припинити дію цієї Угоди шляхом письмового повідомлення за шість місяців до закінчення відповідного періоду.

Здійснено в м. Києві 8 лютого 1995 року у двох чинних примірниках, кожний українською і російською мовами, причому обидва тексти однаково чинні.

Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Украины о торговом судоходстве

Правительство Российской Федерации и Правительство Украины, именуемые в дальнейшем «Договаривающиеся Стороны»,
желая укреплять и развивать отношения между двумя сторонами в области торгового судоходства,
исходя из положений Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Украины о принципах сотрудничества и условиях взаимоотношений в области транспорта от 26 мая 1993 года,
согласились с нижеследующим:

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Термин «судно Договаривающейся Стороны» означает любое судно, внесенное в судовой реестр этой Договаривающейся Стороны и плавающее под ее флагом в соответствии с ее законодательством. Однако этот термин не включает военные корабли, а также спортивные и прогулочные суда.

2. Термин «член экипажа судна» означает капитана и любое другое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

3. Термин «компетентные органы» означает:

– в отношении Российской Федерации – Департамент морского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации;

– в отношении Украины – Министерство транспорта Украины.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут оказывать всемерное содействие свободе торгового мореплавания и воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны будут продолжать свои усилия по поддержанию и развитию двустороннего торгового судоходства и эффективного сотрудничества между компетентными органами Договаривающихся Сторон. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмен информацией между их компетентными органами и содействовать тесному сотрудничеству между их фрахтовыми, судоходными и связанными с судоходством предприятиями и организациями.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:

а) способствовать участию судов Договаривающихся Сторон в перевозках морем между портами их стран, а также не препятствовать участию судов одной Договаривающейся Стороны в перевозках морем между портами другой Договаривающейся Стороны;

б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могли бы затруднять развитие перевозок морем между портами их стран;

в) не препятствовать судам одной Договаривающейся Стороны участвовать в перевозках морем между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи не затрагивают право судов третьих стран участвовать в перевозках морем между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 5

1. Договаривающиеся Стороны будут в соответствии с действующим на их территориях законодательством оказывать необходимое содействие судоходным или связанным с судоходством предприятиям и организациям одной Договаривающейся Стороны в открытии ими линий на порты и из портов другой Договаривающейся Стороны, а также в учреждении ими на территории другой Договаривающейся Стороны представительств или совместных предприятий.

2. Деятельность указанных представительств и совместных предприятий будет подчиняться соответствующим законам и правилам, действующим на территории страны пребывания.

Статья 6

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит другой Договаривающейся Стороне во всех вопросах торгового судоходства режим наибольшего благоприятствования, если иное не предусмотрено в настоящем Соглашении.

Статья 7

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны такое же обращение, какое она предоставляет своим судам, занятым в международных сообщениях, в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других портовых сборов, использования услуг, предназначенных для судоходства, и осуществления обычных коммерческих операций.

Валюта платежа будет определена в соответствии с условиями платежного соглашения между Договаривающимися Сторонами.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам под флагом третьих стран, эксплуатируемым судоходными предприятиями другой Договаривающейся Стороны, обращение, предусмотренное в пункте 1 настоящей статьи, если это не противоречит ее обязательствам, вытекающим из международных соглашений, или ее законодательству.

3. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи:

- а) не распространяются на порты, не открытые для захода иностранных судов;
- б) не применяются к деятельности, которая резервируется каждой из Договаривающихся Сторон для своих предприятий или организаций, включая, в частности, спасание и буксировку;
- в) не обязывают одну Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны предоставляемые своим судам изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке.

Статья 8

Каждая Договаривающаяся Сторона будет принимать в пределах своего законодательства и портовых правил все необходимые меры для облегчения и ускорения морских перевозок, сокращения времени стоянки судов в портах и максимально возможного ускорения и упрощения таможенных и иных действующих в портах формальностей.

Статья 9

1. Документы о регистрации судов, свидетельства мерительные и о годности к плаванию и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Договаривающейся Стороной.

2. Суды каждой из Договаривающихся Сторон, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, не будут подвергаться переобмеру в портах другой Договаривающейся Стороны и данные, указанные в свидетельствах, будут приниматься за основу исчисления соответствующих портовых сборов.

Статья 10

1. Каждая из Договаривающихся Сторон будет признавать удостоверения личности моряков, выданные компетентными властями другой Договаривающейся Стороны.

Таковыми удостоверениями личности являются:

в отношении Российской Федерации – паспорт моряка;

в отношении Украины – удостоверение личности моряка либо паспорт моряка.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона с соблюдением ее законодательства будет предоставлять владельцам упомянутых в пункте 1 настоящей статьи удостоверений личности моряков права, предусмотренные Конвенцией по облегчению международного морского судоходства 1965 года и Конвенцией о национальных удостоверениях личности моряков (Конвенция МОТ № 108).

Статья 11

1. Судебные власти одной Договаривающейся Стороны не будут принимать к рассмотрению иски, вытекающие из договора найма на работу в качестве члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны.

2. Когда член экипажа судна одной Договаривающейся Стороны совершит правонарушение на борту этого судна во время пребывания судна во внутренних водах другой Договаривающейся Стороны, власти этой другой Договаривающейся Стороны не преследуют его по закону без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица государства флага, кроме случаев, когда, по мнению упомянутых властей:

а) последствия правонарушения распространяются на территорию государства, в котором находится судно; или

б) правонарушение имеет такой характер, что им нарушается спокойствие и добрый порядок в этом государстве или его безопасность; или

в) правонарушение совершено против любого лица, не являющегося членом экипажа этого судна; или

г) преследование является необходимым для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами или психотропными веществами.

3. В случаях, указанных в пункте 2 настоящей статьи, прибрежное государство по просьбе капитана уведомляет дипломатическое или консульское должностное лицо государства флага до принятия каких-либо мер и способствует установлению контакта между указанным должностным лицом и экипажем судна. В случаях крайней срочности это уведомление может быть сделано в то время, когда принимаются указанные меры.

4. Положения пункта 2 настоящей статьи не затрагивают право контроля и расследования, которое

власти каждой из Договаривающихся Сторон имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья 12

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо иную аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, то судно, его экипаж, пассажиры и груз получают на территории этой последней Договаривающейся Стороны такую же помощь, которая предоставляется этой Договаривающейся Стороной ее национальному судну, экипажу, пассажирам и грузу.

2. Никакие таможенные пошлины не будут взиматься одной Договаривающейся Стороной с потерпевшего аварию судна другой Договаривающейся Стороны, его груза или запасов, если только они не переданы для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 13

1. Для осуществления целей настоящего Соглашения, наблюдения за его применением, разрешения спорных вопросов, а также обмена мнениями по вопросам международного торгового судоходства Договаривающиеся Стороны создадут Смешанную комиссию.

2. Смешанная комиссия может создавать рабочие группы для обсуждения отдельных вопросов и выработки соответствующих рекомендаций, которые будут передаваться на рассмотрение Смешанной комиссии.

3. Смешанная комиссия собирается по просьбе одной из Договаривающихся Сторон. Повестка дня для каждого заседания определяется компетентными органами Договаривающихся Сторон.

Статья 14

1. Настоящее Соглашение вступает в силу по истечении тридцати дней с даты последнего уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления настоящего Соглашения в силу.

2. Настоящее Соглашение будет оставаться в силе в течение трех лет и затем будет автоматически продлеваться каждый раз на период в один год, если одна из Договаривающихся Сторон не заявит о своем намерении прекратить его действие путем письменного уведомления за шесть месяцев до истечения соответствующего периода.

Совершено в г. Киеве 8 февраля 1995 года в двух подлинных экземплярах, каждый на русском и украинском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Сведения о выполнении Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления настоящего Соглашения в силу:

Угода між Урядом України і Урядом Естонської Республіки про морське торговельне судноплавство

Уряд України та Уряд Естонської Республіки, надалі «Договірні Сторони»,
бажаючи розвивати морське торговельне судноплавство між двома країнами на засадах рівності і взаємної
вигоди, а також
з метою подальшого розвитку міжнародного торговельного судноплавства на засадах принципів свободи
мореплавства,
домовились про таке:

Стаття 1

Метою цієї Угоди є:

- регулювання і розвиток взаємовідносин між двома державами у сфері торговельного судноплавства,
- забезпечення тісного співробітництва у сфері торговельного судноплавства,
- уникнення дій, перешкоджаючих нормальному розвитку морських перевезень,
- сприяння загальному розвитку торговельних і економічних відносин між двома державами.

Стаття 2

В цій Угоді:

1. “Судно Договірної Сторони” — означає будь-яке судно, що зареєстроване на території цієї Договірної Сторони і несе її прапор згідно з національним законодавством. Цей термін, однак, не включає:
 - військові кораблі, цивільні судна, які збудовані або використовуються за некомерційним призначенням;
 - рибальські та промислові судна.
2. “Член екіпажу судна” — означає капітана або будь-яку особу, яка дійсно зайнята під час рейсу на борту судна виконанням обов’язків, що пов’язані з експлуатацією й обслуговуванням судна, та чиє прізвище включене до суднової ролі.

Стаття 3

1. Ця Угода регулює взаємовідносини між Договірними Сторонами, підтверджує їх прихильність принципам свободи торговельного судноплавства та згоду уникати дій, перешкоджаючих нормальному розвитку світового мореплавства.
2. Кожна Договірна Сторона забезпечує суднам іншої Договірної Сторони таке ж ставлення, яке вона забезпечує своїм власним суднам у частині вільного доступу в порти, використання портів для навантаження і розвантаження вантажів, посадки й висадки пасажирів, здійснення звичайних комерційних операцій і користування всіма послугами для мореплавства, використання всього навігаційного обслуговування.
3. Положення пункту 2 цієї статті:
 - a) не поширюються на порти, закриті для заходу іноземних суден;
 - b) не поширюються на види діяльності, що зарезервовані кожною з Договірних Сторін для своїх організацій і підприємств, зокрема на національний каботаж і морське рибальство;
 - c) не зобов’язують Договірну Сторону розповсюджувати на судна іншої Договірної Сторони виключення з обов’язкової лоцманської проводки, що надаються своїм власним суднам;
 - d) не торкаються правил в’їзду і перебування іноземців.
4. Кожна Договірна Сторона гарантує суднам іншої Договірної Сторони, недискримінаційне відношення в частині портових зборів і податків у відповідності з тарифами для іноземних суден.

Стаття 4

Договірні Сторони вживуть у межах своїх законів і правил усіх можливих заходів для скорочення перебування суден у своїх портах і спрощення адміністративних, митних і карантинних формальностей.

Стаття 5

1. Документи, що підтверджують національність суден, обмірні свідоцтва та інші суднові документи, видані або визнані однією з Договірних Сторін, визнаватимуться іншою Договірною Стороною.
2. Судна кожної з Договірних Сторін, забезпечені обмірними свідоцтвами, виданими відповідно до міжнародної Конвенції про вимір суднового тоннажу 1969 року або до діючих законів, звільняються від повторного вимірювання тоннажу в портах іншої Договірної Сторони. У випадку зміни системи виміру тоннажу однією з Договірних Сторін остання інформує іншу Договірну Сторону про зміни.

Стаття 6

1. Кожна Договірна Сторона визнає посвідчення особи моряків, які видані компетентними органами іншої Договірної Сторони, і гарантує власникам таких посвідчень права, які передбачені Конвенцією про

полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року і Конвенцією про національні посвідчення особи моряків (Конвенція МОП № 108 від 1958 року).

2. Такими посвідченнями особи є:

– для України — Посвідчення особи моряка або Паспорт моряка;

– для Естонської Республіки — Посвідчення Естонського моряка або Сертифікат записів про службу на Естонських судах.

3. Договірні Сторони зберігають, однак, право відмовити у в'їзді на свою територію будь-якій особі, яка має вищезазначене посвідчення особи моряка, але яку вони визнають небажаною.

Стаття 7

1. Правоохоронні органи Договірних Сторін не прийматимуть до розгляду позови, що виникають з угоди найму в ролі члена екіпажу судна іншої Договірної Сторони без згоди компетентної дипломатичної або консульської посадової особи цієї іншої Договірної Сторони.

2. У випадку, якщо член екіпажу судна однієї Договірної Сторони здійснить злочин на борту судна, що перебуває в межах порту іншої Договірної Сторони, власті цієї іншої Договірної Сторони не переслідуватимуть його без згоди компетентної дипломатичної чи консульської офіційної особи країни прапора судна, якщо на думку згаданих властей:

а) наслідки злочину не розповсюджуються на територію держави, в якій перебуває судно;

б) злочин не порушує громадський порядок держави та її безпеку;

с) злочин за законами цієї держави не розглядається як тяжкий злочин;

д) злочин не здійснено проти будь-якої особи, крім членів екіпажу цього судна.

3. Положення пункту 2 цієї Статті не обмежують права контролю і розслідування, які власті кожної Договірної Сторони мають згідно із своїм законодавством.

Стаття 8

1. Якщо судно однієї з Договірних Сторін зазнає корабельної аварії, сяде на мілину, буде викинуте на берег, або зазнає іншої аварії біля берегів іншої Договірної Сторони, судно і вантаж на території цієї іншої Договірної Сторони отримають таке ж ставлення, як і її власні судна.

2. Екіпаж і пасажирів, а також саме судно і його вантаж у будь-який час отримають допомогу і сприяння в тому ж обсязі, як і у випадку з національним судном.

3. Вантаж і майно вивантажені або врятовані з судна, як зазначено в пункті 1 цієї статті, не обкладаються ніяким митом за умови, що вони доставлені на територію іншої Договірної Сторони не для використання чи споживання.

Стаття 9

Для виконання умов цієї Угоди компетентними органами Договірних Сторін є:

від Уряду України — Міністерство транспорту;

від Уряду Естонської Республіки — Міністерство транспорту та комунікацій.

Стаття 10

1. Договірні Сторони згоджуються:

а) сприяти участі суден обох Договірних Сторін у двосторонньому морському торговельному судноплавстві згідно з торговельними контрактами.

З цією метою вони, зокрема, заохочуватимуть створення спільних судноплавних ліній відповідно до принципів рівності і взаємної вигоди;

б) не перешкоджати участі суден однієї Договірної Сторони в перевезеннях вантажів морської торгівлі між портами іншої Договірної Сторони і портами третіх країн.

2. Положення цієї Статті не обмежують право суден третіх країн брати участь у перевезеннях вантажів морської торгівлі між портами Договірних Сторін.

Стаття 11

Попередження подвійного оподаткування доходів і прибутків, що отримуються на території однієї Договірної Сторони судноплавними підприємствами або компаніями, які зареєстровані і контролюються з території другої Договірної Сторони, регулюються окремою угодою, що укладається між Договірними Сторонами.

Стаття 12

Договірні Сторони в межах їх національного законодавства докладатимуть зусиль для підтримки і розвитку ефективного співробітництва між властями і комерційними організаціями, що працюють в галузі морського судноплавства в цих країнах. Зокрема, Договірні Сторони згоджуються проводити взаємні консультації та обмін інформацією між їхніми відповідними судноплавними організаціями і підприємствами.

Стаття 13

Будь-які суперечки з тлумачення або застосування цієї Угоди регулюватимуться шляхом прямих пе-

реговорів компетентних органів Договірних Сторін, які згадані в статті 9. Якщо компетентні органи не зможуть дійти згоди, суперечку буде вирішено через дипломатичні канали.

Стаття 14

Ця Угода набуває чинності в день одержання останнього письмового повідомлення, яким друга Договірна Сторона сповіщається про виконання конституційних або інших юридичних процедур, необхідних для набуття чинності Угодою. Ця Угода укладена на невизначений строк.

Кожна Договірна Сторона може повідомити іншу Договірну Сторону в письмовій формі по дипломатичних каналах про свій намір призупинити дію цієї Угоди. Угода лишатиметься чинною протягом шести місяців з дня отримання такого повідомлення.

Здійснено 24 травня 1995 р. в м. Таллінні в двох примірниках українською, естонською і англійською мовами, причому обидва тексти є автентичними. У випадку будь-якого різночитання переважним є англійський текст.

Соглашение между Правительством Украины и Правительством Эстонской Республики о морском торговом судоходстве

Правительство Украины и Правительство Эстонской Республики, в дальнейшем «Договаривающиеся Стороны»

желая развивать морское торговое судоходство между двумя странами на принципах равенства и взаимной выгоды, а также

с целью дальнейшего развития международного торгового судоходства на принципах свободы мореплавания

договорились о следующем:

Статья 1

Целью этого Соглашения является:

- регулирование и развитие взаимоотношений между двумя государствами в сфере торгового судоходства;
- обеспечение тесного сотрудничества в сфере торгового судоходства;
- уклонение от действий, препятствующих нормальному развитию морских перевозок;
- содействие общему развитию торговых и экономических отношений между двумя государствами.

Статья 2

В этом Соглашении:

1. «Судно Договаривающейся Стороны» – означает любое судно, которое зарегистрировано на территории этой Договаривающейся Стороны и несет ее флаг в соответствии с национальным законодательством. Этот термин, однако, не включает:

- военные корабли, гражданские суда, которые построены или используются по некоммерческому назначению;
- рыболовные и промышленные суда.

2. «Член экипажа судна» — означает капитана или любое лицо, которое действительно занято во время рейса на борту судна исполнением обязанностей, которые связаны с эксплуатацией и обслуживанием судна, и чья фамилия занесена в судовую роль.

Статья 3

1. Это Соглашение регулирует взаимоотношения между Договаривающимися Сторонами, подтверждает их следование принципам свободы торгового судоходства и согласие избегать действий, препятствующих нормальному развитию мирового мореплавания.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает судам другой Договаривающейся Стороны такое же отношение, какое она обеспечивает своим собственным судам относительно свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и разгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, осуществления обычных коммерческих операций и пользования всеми услугами для мореплавания, использования всего навигационного обслуживания.

3. Положения пункта 2 этой статьи:

- a) не распространяются на порты, закрытые для захода иностранных судов;
- b) не распространяются на виды деятельности, которые зарезервированы каждой из Договаривающихся Сторон для своих организаций и предприятий, в частности на национальный каботаж и морское рыболовство;
- c) не обязывают Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны исключения из обязательной лоцманской проводки, которые предоставляются своим собственным судам;
- d) не касаются правил въезда и пребывания иностранцев.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона гарантирует судам другой Договаривающейся Стороны, недискриминационное отношение относительно портовых сборов и налогов в соответствии с тарифами для иностранных судов.

Статья 4

Договаривающиеся Стороны принимают в пределах своих законов и правил все возможные меры для сокращения сроков пребывания судов в своих портах и упрощения административных, таможенных и карантинных формальностей.

Статья 5

1. Документы, подтверждающие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые

документы, выданные или признанные одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться другой Договаривающейся Стороной.

2. Суда каждой из Договаривающихся Сторон, имеющие мерительные свидетельства, выданные в соответствии с международной Конвенцией об обмере судового тоннажа 1969 года или с действующими законами, освобождаются от повторного обмера тоннажа в портах другой Договаривающейся Стороны. В случае изменения системы обмера тоннажа одной из Договаривающихся Сторон последняя информирует другую Договаривающуюся Сторону об изменениях.

Статья 6

1. Каждая Договаривающаяся Сторона признает удостоверение личности моряка, которое выдано компетентными органами другой Договаривающейся Стороны, и гарантирует владельцам таких удостоверений права, которые предусмотрены Конвенцией об облегчении международного морского судоходства в 1965 году и Конвенцией о национальных удостоверениях личности моряка (Конвенция МОТ № 108 от 1958 года).

2. Такими удостоверениями личности являются:

– для Украины — Удостоверение личности моряка или Паспорт моряка;

– для Эстонской Республики – Удостоверение Эстонского моряка или Сертификат записей о службе на Эстонских судах.

3. Договаривающиеся Стороны сохраняют, однако, право отказать во въезде на свою территорию любому лицу, которое имеет вышеупомянутое удостоверение личности моряка, но которое они признают нежелательным.

Статья 7

1. Правоохранительные органы Договаривающихся Сторон не будут принимать к рассмотрению иски, которые возникают из соглашения найма в роли члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица этой другой Договаривающейся Стороны.

2. В случае, если член экипажа судна одной Договаривающейся Стороны совершит преступление на борту судна, которое находится в пределах порта другой Договаривающейся Стороны, власти этой другой Договаривающейся Стороны не будут преследовать его без согласия компетентного дипломатического или консульского официального лица страны флага судна, если по мнению упомянутых властей:

а) последствия преступления не распространяются на территорию государства, в котором находится судно;

б) преступление не нарушает общественный порядок государства и его безопасность;

с) преступление по законам этого государства не рассматривается как тяжкое преступление;

д) преступление совершено не против какого-либо лица, кроме членов экипажа этого судна.

3. Положение пункта 2 этой Статьи не ограничивают права контроля и расследования, которые имеют власти каждой Договаривающейся Стороны в соответствии со своим законодательством.

Статья 8

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо иную аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, то судну и грузу будет обеспечено на территории этой последней Договаривающейся Стороны такое же отношение, как и ее собственным судам.

2. Экипаж и пассажиры, а также само судно и его груз в любое время получают помощь и содействие в том же объеме, как и в случае с национальным судном.

3. Груз и имущество выгруженные или спасенные с судна, как указано в пункте 1 этой статьи, не облагаются никакими пошлинами при условии, что они доставлены на территорию другой Договаривающейся Стороны не для использования или потребления.

Статья 9

Для исполнения условий этого Соглашения компетентными органами Договаривающихся Сторон являются: от Правительства Украины – Министерство транспорта; от Правительства Эстонской Республики – Министерство транспорта и коммуникаций.

Статья 10

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:

а) содействовать участию судов обеих Договаривающихся Сторон в двустороннем морском торговом судоходстве в соответствии с торговыми контрактами.

С этой целью они, в частности, будут поощрять создание совместных судоходных линий в соответствии с принципами равенства и взаимной выгоды;

б) не препятствовать участию судов одной Договаривающейся Стороны в перевозках грузов морской торговли между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.

2. Положения этой Статьи не ограничивают право судов третьих стран принимать участие в перевозках грузов морской торговли между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 11

Предупреждение двойного налогообложения доходов и прибыли, которые получают на территории одной Договаривающейся Стороны судоходные предприятия или компании, зарегистрированные и контролируемые с территории другой Договаривающейся Стороны, регулируются отдельным соглашением, которое заключается между Договаривающимися Сторонами.

Статья 12

Договаривающиеся Стороны в пределах их национального законодательства будут прилагать все усилия для поддержки и развития эффективного сотрудничества между властями и коммерческими организациями, работающими в сфере морского судоходства в этих странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмен информацией между соответствующими судоходными организациями и предприятиями.

Статья 13

Любые споры, связанные с толкованием или применением этого Соглашения будут регулироваться путем прямых переговоров компетентных органов Договаривающихся Сторон, упомянутых в статье 9. Если компетентные органы не смогут прийти к согласию, спор будет разрешен через дипломатические каналы.

Статья 14

Это Соглашение вступает в силу в день получения последнего письменного уведомления, которым Договаривающиеся Стороны извещаются о выполнении конституционных или других юридических процедур, необходимых для вступления Соглашения в силу. Это Соглашение заключено на неопределенный срок.

Каждая Договаривающаяся Сторона может уведомить другую Договаривающуюся Сторону в письменной форме по дипломатическим каналам о своем намерении прекратить действие этого Соглашения. Соглашение будет оставаться действующим на протяжении шести месяцев со дня получения такого уведомления.

Подписано 24 мая в 1995 г. в г. Таллинне в двух экземплярах на украинском, эстонском и английском языках, причем оба текста являются аутентичными. В случае каких-либо разночтений преимущественным является английский текст.

ЗАКОН УКРАЇНИ
Про ратифікацію Угоди між Урядом України
та Урядом Литовської Республіки
про морське торговельне судноплавство

Верховна Рада України **постановляє:**

Угоду між Урядом України та Урядом Литовської Республіки про морське торговельне судноплавство, підписану в м. Києві 4 квітня 1996 року, ратифікувати.

Голова Верховної Ради України

О. Ткаченко

м. Київ

19 березня 1999 року

№ 530–XIV

(Ведомости Верховной Рады. – 1999. – № 18. – Ст. 149)

Угода
між Урядом України та
Урядом Литовської Республіки про морське
торговельне судноплавство

Уряд України та Уряд Литовської Республіки, надалі Договірні Сторони, бажаючи зміцнювати і розвивати стосунки між двома сторонами в галузі морського торговельного судноплавства, сприяти розвитку міжнародного морського торговельного судноплавства на основі принципів свободи судноплавства, погодились з таким:

Стаття 1

В цій Угоді:

1. Термін “судно Договірної Сторони” означає будь-яке торговельне судно, яке внесене до судового реєстру або іншого відповідного офіційного переліку цієї Договірної Сторони та несе прапор цієї Договірної Сторони відповідно до її правових розпоряджень. Цей термін не включає військові кораблі, рибальські, гідрографічні та науково-дослідницькі судна.

2. Термін “член екіпажу” означає капітана і будь-яку іншу особу, дійсно зайняту під час рейсу на борту судна виконанням обов’язків, пов’язаних з експлуатацією судна або обслуговуванням на ньому, та яка включена до судової ролі.

3. Компетентними органами Договірних Сторін є:

в Україні – Міністерство транспорту України;

в Литовській Республіці – Міністерство сполучення Литовської Республіки.

Стаття 2

1. Договірні Сторони сприятимуть розвитку двостороннього торговельного судноплавства, керуючись при цьому принципами рівноправності та взаємної вигоди.

2. У перевезеннях вантажів двосторонньої зовнішньої торгівлі Договірні Сторони сприятимуть тісному співробітництву між їх фрахтовими, судноплавними та причетними до судноплавства підприємствами та організаціями.

Стаття 3

1. Договірні Сторони погоджуються:

а) сприяти участі суден Договірних Сторін у перевезеннях морем між портами їхніх країн;

б) співробітничати щодо усунення перешкод, які могли б утруднювати розвиток перевезень між портами їхніх країн;

с) не заважати суднам однієї Договірної Сторони брати участь у перевезеннях між портами іншої Договірної Сторони і портами третіх країн.

2. Положення цієї статті не торкаються права суден третіх країн брати участь у перевезеннях між портами Договірних Сторін.

Стаття 4

Договірні Сторони згідно з чинним на їх території законодавством сприятимуть судноплавним чи причетним до судноплавства підприємствам і комерційним організаціям однієї Договірної Сторони у

відкритті ними ліній з портів іншої Договірної Сторони, а також у заснуванні ними на території іншої Договірної Сторони представництв, умови діяльності яких повинні бути визначені окремими угодами.

Стаття 5

1. Кожна Договірна Сторона надаватиме суднам іншої Договірної Сторони всіляке сприяння стосовно вільного доступу до портів, надання місць біля причалу, використання портів для навантаження та розвантаження вантажів, посадки та висадки пасажирів, сплати корабельних та інших портових зборів та використання послуг, передбачених для морського судноплавства.

Зазначений режим не поширюватиметься на порти, не відкриті для заходу іноземних суден.

2. Кожна Договірна Сторона надасть суднам під прапором третіх країн, що експлуатуються морськими судноплавними підприємствами іншої Договірної Сторони, ставлення, передбачене пунктом 1, якщо це не суперечить її зобов'язанням, що випливають з міжнародних угод, або її відповідним правовим розпорядженням.

Стаття 6

Кожна Договірна Сторона вживатиме у рамках своїх законів і портових правил усіх необхідних заходів до полегшення і прискорення морських перевезень, запобігання затримкам суден, не викликаних необхідністю, та максимально можливого прискорення і спрощення здійснення митних та інших формальностей у портах.

Стаття 7

1. Суднові документи, які видані або визнаються однією з Договірних Сторін, і перебувають на борту судна, визнаватимуться і іншою Договірною Стороною.

2. Судна однієї Договірної Сторони, забезпечені належним чином виданими документами, які відповідають вимогам міжнародної Конвенції про вантажну марку, підписаної у 1965 р., звільняються від нового обміру у портах іншої Договірної Сторони. Ці документи прийматимуться за основу під час начислення портових зборів.

Стаття 8

1. Кожна з Договірних Сторін визнає посвідчення осіб моряків, які видані компетентними органами іншої Договірної Сторони та надає їх власникам права, зазначені у статті 9 цієї Угоди.

Такими посвідченнями особи є:

стосовно України – посвідчення особи моряка або паспорт моряка;

стосовно Литовської Республіки – книжка моряка.

Стаття 9

Власнику одного з зазначених у статті 8 посвідчень особи моряка дозволяється:

а) як члену екіпажу судна Договірної Сторони, яка видала це посвідчення, в період перебування судна в порту іншої Договірної Сторони без візи сходити на берег та тимчасово перебувати у портовому місті відповідно до діючих там правил;

б) за наявності візи здійснювати будь-яким видом транспорту на територію іншої Договірної Сторони або прямувати її територією транзитом, коли зазначена особа прямує на своє судно або переїжджає на інше судно, прямує на батьківщину, або їде з будь-якою іншою метою, яка не суперечить законодавству цієї іншої Договірної Сторони.

Стаття 10

Положення статей 8 та 9 застосовуються до будь-якої особи, яка не є громадянином ні України, ні Литовської Республіки, але володіє посвідченням особи, яке видано компетентними органами Договірних Сторін.

Стаття 11

1. За умови дотримання статей 8 -10 на території Договірних Сторін зберігають свою силу правила стосовно в'їзду, перебування та виїзду іноземців.

2. Кожна з Договірних Сторін зберігає за собою право відмовити у в'їзді та перебуванні на своїй території особам, яких вона вважає небажаними.

Стаття 12

Судноплавні компанії, які засновані на території Договірних Сторін, не оподатковуватимуться іншою Договірною Стороною ніякими податками на прибуток, одержаний від перевезення вантажів з портів цієї останньої Договірної Сторони у порти першої Договірної Сторони, а також у порти третіх країн.

Дія цієї статті може бути призупинена з моменту набуття чинності Міжурядової українсько-литовської Угоди про виключення подвійного оподаткування.

Стаття 13

Судові власті однієї Договірної Сторони не прийматимуть до розгляду позови, які випливають з угоди найму на роботу в ролі члена екіпажу судна іншої Договірної Сторони.

Стаття 14

1. У разі коли член екіпажу судна однієї Договірної Сторони здійснить правопорушення на борту цього судна під час перебування судна у територіальних або внутрішніх водах іншої Договірної Сторони, власті цієї іншої Договірної Сторони не переслідуватимуть його за законом без згоди на те компетентної дипломатичної або консульської посадової особи держави прапора, крім випадків, коли на думку зазначених властей:

- a) наслідки правопорушення поширюються на територію держави, в якій перебуває судно, або
- b) правопорушення такого роду, що ним порушується громадський порядок у цій державі або її безпека, або
- c) правопорушення здійснено проти будь-якої особи, яка не є членом екіпажу цього судна;
- d) переслідування є необхідним для припинення незаконного перевезення зброї, наркотичних засобів або психотропних речовин.

2. У випадках, зазначених в пункті 1 цієї статті, прибережна держава на прохання капітана повідомляє дипломатичну або консульську посадову особу держави прапора до вжиття будь-яких заходів і сприяє встановленню контакту між зазначеною посадовою особою та екіпажем судна. У термінових випадках це повідомлення може бути зроблено у той час, коли вживаються зазначені заходи.

3. Положення пункту 1 цієї Статті не торкаються права контролю та розслідування, яке власті кожної з Договірних Сторін мають відповідно до свого законодавства.

Стаття 15

1. Якщо судно однієї Договірної Сторони зазнає лиха, або корабельної аварії, біля берегів іншої Договірної Сторони, то судно, його екіпаж, пасажирів і вантажі користуватимуться тими ж перевагами та пільгами, які надаються цією іншою Договірною Стороною у таких випадках своєму судну, його екіпажу, пасажирів і вантажу.

2. Предмети, врятовані з судна, зазначеного у пункті 1, не обкладаються ніяким митом, якщо тільки ці предмети не призначатимуться для використання або споживання на території іншої Договірної Сторони.

Стаття 16

1. Договірні Сторони докладатимуть своїх зусиль для підтримки та розвитку ефективних ділових стосунків між компетентними органами, а також заохочуватимуть розвиток контактів між їх відповідними підприємствами та організаціями, зокрема з метою:

ефективного використання морського торговельного флоту і портів, розширення економічних та науково-технічних зв'язків та обміну досвідом;

обміну думками стосовно діяльності у міжнародних організаціях, які займаються проблемами морського торговельного судноплавства, та участі у міжнародних договорах з морського транспорту.

2. Для здійснення цілей, зазначених у пункті 1, та нагляду за застосуванням цієї Угоди створюється Змішана комісія, до складу якої входять представники компетентних органів Договірних Сторін.

Змішана комісія:

вирішуватиме шляхом прямих переговорів будь-який спір стосовно тлумачення або застосування цієї Угоди. Якщо Змішана комісія не досягає на переговорах згоди, то спір вирішуватиметься дипломатичними каналами;

обговорюватиме питання, які представляють взаємний інтерес і впливають із застосування цієї Угоди, зокрема, питання двостороннього морського торговельного судноплавства, а також загальні питання міжнародного морського торговельного судноплавства.

Змішана комісія може створювати робочі групи для обговорення окремих питань та вироблення відповідних рекомендацій, які подаватимуться на розгляд Змішаної комісії.

3. Змішана комісія збирається на прохання однієї з Договірних Сторін не пізніше ніж за 3 (три) місяці після отримання заяви. Порядок денний для кожного засідання Змішаної комісії визначається за узгодженням між компетентними органами Договірних Сторін.

Стаття 17

Права та обов'язки Договірних Сторін, які впливають з укладених ними договорів, цією Угодою не заторкуються.

Стаття 18

1. Ця Угода набуває чинності на 30-й день з дня обміну письмовими повідомленнями про те, що всі процедури, необхідні для набуття нею чинності відповідно до внутрішнього законодавства Договірних Сторін, виконані.

2. Ця Угода лишатиметься чинною протягом 5 (п'яти) років. Якщо жодна з Договірних Сторін не пізніше ніж за 6 (шість) місяців до закінчення п'ятирічного терміну дії не відмовиться від цієї Угоди, то її дія продовжиться на невизначений термін, і вона лишатиметься чинною доти, доки одна з Договірних Сторін її не денонсує, попередивши про це іншу Договірну Сторону не пізніше ніж за 6 (шість) місяців.

Здійснено в м.Києві 4 квітня 1996 року в двох примірниках, кожний українською, литовською і російською мовами, при цьому всі тексти мають однакову юридичну чинність. У разі виникнення розбіжностей у тлумаченні тексту цієї Угоди, за основу береться текст російською мовою.

ЗАКОН УКРАИНЫ
О ратификации Соглашения
между Правительством Украины
и Правительством Литовской Республики
о морском торговом судоходстве

Верховная Рада Украины **постановляет:**
Соглашение между Правительством Украины и Правительством Литовской Республики о морском торговом судоходстве, подписанную в г. Киеве 4 апреля 1996 года, ратифицировать.

Председатель Верховной Рады Украины

О. Ткаченко

г. Киев
19 марта 1999 года
№ 530–XIV

(Ведомости Верховной Рады. – 1999. – № 18. – Ст. 149)

Соглашение
между Правительством Украины и
Правительством Литовской Республики
о морском торговом судоходстве

Правительство Украины и Правительство Литовской Республики, в дальнейшем Договаривающиеся Стороны, желая укреплять и развивать отношения между двумя сторонами в отрасли морского торгового судоходства, содействовать развитию международного морского торгового судоходства на основе принципов свободы судоходства, согласились о следующем:

Статья 1

В этом Соглашении:

1. Термин «судно Договаривающейся Стороны» означает любое торговое судно, которое внесено в судовой реестр или другой соответствующий официальный перечень этой Договаривающейся Стороны и несет флаг этой Договаривающейся Стороны в соответствии с ее правовыми распоряжениями. Этот термин не включает военные корабли, рыболовные, гидрографические и научно-исследовательские суда.

2. Термин «член экипажа» означает капитана и любое другое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна исполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и которое включено в судовую роль.

3. Компетентными органами Договаривающихся Сторон являются:

в Украине – Министерство транспорта Украины;

в Литовской Республике – Министерство сообщения Литовской Республики.

Статья 2

1. Договаривающиеся Стороны будут содействовать развитию двустороннего торгового судоходства, руководствуясь при этом принципами равноправия и взаимной выгоды.

2. В перевозках грузов двусторонней внешней торговли Договаривающиеся Стороны будут способствовать тесному сотрудничеству между их фрахтовыми, судоходными и причастными к судоходству предприятиями и организациями.

Статья 3

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:

а) способствовать участию судов Договаривающихся Сторон в перевозках морем между портами их стран;

б) сотрудничать относительно устранения препятствований, которые могли бы затруднять развитие перевозок между портами их стран;

с) не препятствовать судам одной Договаривающейся Стороны принимать участие в перевозках между

портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.

2. Положения этой статьи не касаются права судов третьих стран принимать участие в перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 4

Договаривающиеся Стороны в соответствии с действующим на их территории законодательством будут способствовать судоходным или причастным к судоходству предприятиям и коммерческим организациям одной Договаривающейся Стороны в открытии ими линий из портов другой Договаривающейся Стороны, а также в основании ими на территории другой Договаривающейся Стороны представительств, условия деятельности которых должны быть определены отдельными соглашениями.

Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет предоставлять судам другой Договаривающейся Стороны всевозможное содействие относительно свободного доступа к портам, предоставления мест у причала, использования портов для погрузки и разгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других портовых сборов и использования услуг, предусмотренных для морского судоходства.

Указанный режим не будет распространяться на порты, закрытые для захода иностранных судов.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам под флагом третьих стран, которые эксплуатируются морскими судоходными предприятиями другой Договаривающейся Стороны, отношение, предусмотренное пунктом 1, если это не противоречит ее обязательствам, вытекающим из международных соглашений, или ее соответствующим правовым распоряжениям.

Статья 6

Каждая Договаривающаяся Сторона будет принимать в рамках своих законов и портовых правил все необходимые меры по облегчению и ускорению морских перевозок, предотвращению задержки судов, не вызванных необходимостью, и максимально возможного ускорения и упрощения осуществления таможенных и других формальностей в портах.

Статья 7

1. Судовые документы, которые выданы или признаются одной из Договаривающихся Сторон, и будут находиться на борту судна, будут признаваться и другой Договаривающейся Стороной.

2. Суда одной Договаривающейся Стороны, имеющие должным образом выданные документы, которые соответствуют требованиям международной Конвенции о грузовой марке, подписанной в 1965 г., освобождаются от нового обмера в портах другой Договаривающейся Стороны. Настоящие документы будут приниматься за основу во время начисления портовых сборов.

Статья 8

1. Каждая из Договаривающихся Сторон признает удостоверения личности моряка, которые выданы компетентными органами другой Договаривающейся Стороны и предоставляет их владельцам права, указанные в статье 9 этого Соглашения.

Таковыми удостоверениями личности являются:

относительно Украины – удостоверение личности моряка или паспорт моряка;

относительно Литовской Республики – книжка моряка.

Статья 9

Владельцу одного из указанных в статье 8 удостоверений личности моряка разрешается:

а) как члену экипажа судна Договаривающейся Стороны, которая выдала это удостоверение, в период пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны без визы сходить на берег и временно находиться в портовом городе в соответствии с действующими там правилами;

б) при наличии визы заезжать любым видом транспорта на территорию другой Договаривающейся Стороны или следовать по ее территории транзитом, когда указанное лицо следует на свое судно или переезжает на другое судно, следует на родину, или едет с любой другой целью, которая не противоречит законодательству этой другой Договаривающейся Стороны.

Статья 10

Положение статей 8 и 9 применяются к любому лицу, которое не является гражданином ни Украины, ни Литовской Республики, но владеет удостоверением личности, которое выдано компетентными органами Договаривающихся Сторон.

Статья 11

1. При условии соблюдения статей 8 – 10 на территории Договаривающихся Сторон сохраняют свою силу правила относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать во въезде и пребывании на

своей территории лицам, которых она считает нежелательными.

Статья 12

Судоходные компании, основанные на территории Договаривающихся Сторон, не будут облагаться налогом на прибыль, полученную от перевозки грузов из портов этой Договаривающейся Стороны в порты первой Договаривающейся Стороны, а также в порты третьих стран.

Действие этой статьи может быть приостановлено с момента вступления в силу Межправительственного украинско-литовского Соглашения об исключении двойного налогообложения.

Статья 13

Судебные власти одной Договаривающейся Стороны не будут принимать к рассмотрению иски, которые следуют из соглашения найма на работу в качестве члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны.

Статья 14

1. В случае когда член экипажа судна одной Договаривающейся Стороны совершит правонарушение на борту этого судна во время пребывания судна в территориальных или внутренних водах другой Договаривающейся Стороны, власти этой другой Договаривающейся Стороны не будут преследовать его по закону без согласия на то компетентного дипломатического или консульского должностного лица государства флага, кроме случаев, когда по мнению отмеченных властей:

а) последствия правонарушения распространяются на территорию государства, в котором находится судно, или

б) правонарушением нарушается общественный порядок в этом государстве или его безопасность, или

в) правонарушение совершено против какого-либо лица, которое не является членом экипажа этого судна;

г) преследование является необходимым для прекращения незаконной перевозки оружия, наркотических средств или психотропных веществ.

2. В случаях, предусмотренных в пункте 1 этой статьи, прибрежное государство по просьбе капитана сообщает дипломатическому или консульскому должностному лицу государства флага о необходимости принятия каких-либо мер и содействует установлению контакта между указанным должностным лицом и экипажем судна. В срочных случаях это сообщение может быть сделано в то время, когда предпринимаются указанные меры.

3. Положение пункта 1 этой Статьи не касаются права контроля и расследования, которое имеют власти каждой из Договаривающихся Сторон в соответствии со своим законодательством.

Статья 15

1. Если судно одной Договаривающейся Стороны потерпит аварию, или кораблекрушение, у берегов другой Договаривающейся Стороны, то судно, экипаж, пассажиры и грузы будут пользоваться теми же преимуществами и льготами, которые предоставляются этой другой Договаривающейся Стороной в таких случаях своему судну, его экипажу, пассажирам и грузу.

2. Предметы, спасенные с судна, указанного в пункте 1, не будут облагаться никакими пошлинами, если только эти предметы не будут предназначаться для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 16

1. Договаривающиеся Стороны будут прилагать свои усилия для поддержки и развития эффективных деловых отношений между компетентными органами, а также будут поощрять развитие контактов между их соответствующими предприятиями и организациями, в частности с целью:

эффективного использования морского торгового флота и портов, расширения экономических и научно-технических связей и обмена опытом;

обмену мнениями относительно деятельности в международных организациях, которые занимаются проблемами морского торгового судоходства, и участия в международных договорах по морскому транспорту.

2. Для достижения целей, указанных в пункте 1, и надзора за применением этого Соглашения создается Смешанная комиссия, в состав которой входят представители компетентных органов Договаривающихся Сторон.

Смешанная комиссия:

будет решать путем прямых переговоров любой спор относительно толкования или применения этого Соглашения. Если Смешанная комиссия не достигает на переговорах согласия, то спор будет разрешаться дипломатическими каналами;

будет обсуждать вопросы, которые представляют взаимный интерес и следуют из применения этого Соглашения, в частности, вопрос двустороннего морского торгового судоходства, а также общие вопросы международного морского торгового судоходства.

Смешанная комиссия может создавать рабочие группы для обсуждения отдельных вопросов и выработки соответствующих рекомендаций, которые будут подаваться на рассмотрение Смешанной комиссии.

3. Смешанная комиссия собирается по просьбе одной из Договаривающихся Сторон не позднее чем за 3

(три) месяца после получения заявления. Повестка дня для каждого заседания Смешанной комиссии определяется по соглашению между компетентными органами Договаривающихся Сторон.

Статья 17

Права и обязанности Договаривающихся Сторон, установленные заключенными ими договоров, этим Соглашением не регулируются.

Статья 18

1. Это Соглашение вступает в силу на 30-й день со дня обмена письменными уведомлениями о том, что все процедуры, необходимые для вступления его в силу в соответствии с внутренним законодательством Договаривающихся Сторон, выполнены.

2. Это Соглашение будет сохранять свою силу в течение 5 (пяти) лет. Если ни одна из Договаривающихся Сторон не позже чем за 6 (шесть) месяцев до окончания пятилетнего срока действия не откажется от этого Соглашения, то его действие продлится на неопределенный срок, и оно будет оставаться действующим до тех пор, пока одна из Договаривающихся Сторон его не денонсирует, предупредив об этом другую Договаривающуюся Сторону не позже чем за 6 (шесть) месяцев.

Подписано в г. Киеве 4 апреля 1996 года в двух экземплярах, каждый на украинском, литовском и русском языках, при этом все тексты имеют одинаковую юридическую силу. В случае возникновения разногласий при толковании текста этого Соглашения, за основу берется текст на русском языке.

ЗАКОН УКРАЇНИ
Про ратифікацію Угоди між Урядом України
і Урядом Держави Ізраїль з питань
мореплавства і морських перевезень

Верховна Рада України **постановляє:**
Угоду між Урядом України і Урядом Держави Ізраїль з питань мореплавства і морських перевезень, підписану 25 листопада 1996 року в м. Єрусалимі, ратифікувати.

Президент України

Л. КУЧМА

м. Київ
17 січня 2002 року
№ 2994–III

(Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 21–22. – Ст. 140)

Угода
між Урядом України і Урядом Держави Ізраїль
з питань мореплавства і морських перевезень

Уряд України і Уряд Держави Ізраїль, (тут і далі – Договірні Сторони);
бажаючи розвивати торговельне мореплавство між двома країнами на засадах рівних прав і взаємної вигоди;

з метою подальшого розвитку співробітництва у сфері мореплавства; а також
прагнучи поглиблення комерційних і економічних відносин між двома країнами;
погодилися про таке:

Стаття 1

У цій Угоді:

1. Термін «судна» означає:

- а) торговельні судна, під національним прапором однієї з Договірних Сторін, що зареєстровані на території цієї Договірної Сторони і такі, що використовуються у міжнародних морських перевезеннях;
- б) торговельні судна третіх країн, чий прапор є прийнятним для іншої Договірної Сторони, що керуються судноплавними підприємствами будь-якої Договірної Сторони і що зазначені у Додатку до цієї Угоди, а також такі, що мають спеціальні посвідчення відповідного компетентного органу.

Договірні Сторони інформують одна одну по дипломатичних каналах про будь-які зміни у своїх відповідних переліках суден у Додатку.

Цей термін не включає військові судна та інші судна некомерційного призначення.

2. Термін «члени екіпажу» означає капітана та інших осіб, що працюють або обслуговують на борту судна протягом рейсу, що мають посвідчення відповідно до Статті 4 цієї Угоди і прізвища яких включені до суднової ролі цього судна.

3. Термін «судноплавні підприємства» означає комерційні підприємства, зареєстровані на території будь-якої Договірної Сторони, які мають своє місце здійснення фактичного контролю і управління на території цієї Договірної Сторони, володіють судном і зайняті у міжнародних морських перевезеннях.

Стаття 2

1. Кожна Договірна Сторона гарантує суднам іншої Договірної Сторони режим найбільшого сприяння у відношенні вільного доступу в порти, сплати портівих зборів, оподаткування, виконання митних, карантинних, швартовних, перешвартовних процедур, навантаження/розвантаження вантажів, включаючи видання необхідної відповідної документації, посадки/висадки пасажирів, а також постачання продуктів харчування суднам, членам екіпажів суден і пасажирів.

2. Портіві споруди, включаючи споруди навігаційного призначення і лоцманська служба однієї Договірної Сторони будуть забезпечуватися для суден іншої Договірної Сторони відповідно до режиму найбільшого сприяння.

3. Положення пункту 2 цієї Статті:

- а) не стосуються портів, не відкритих для заходжень іноземних суден;
- б) не стосуються діяльності, зарезервованої кожною Договірною Стороною для їх організацій та

підприємств, включаючи, зокрема, національний каботаж та океанське рибальство;
в) не стосуються правил щодо в'їзду та перебування іноземців.

Стаття 3

1. Документи, що засвідчують національність суден, обмірні свідоцтва та інші суднові документи, видані або визнані однією з Договірних Сторін, визнаються іншою Договірною Стороною.

2. Судна кожної з Договірних Сторін, забезпечені обмірними свідоцтвами, виданими відповідно до міжнародної Конвенції про вимір суднового тоннажу 1969 року, не підлягають повторному обмірові тоннажу в портах іншої Договірної Сторони.

Стаття 4

1. Договірні Сторони визнають посвідчення особи моряків, які видані компетентними органами іншої Договірної Сторони, і гарантують власникам таких посвідчень права, які передбачені Конвенцією про полегшення міжнародних морських перевезень (1965) і принципами Конвенції МОП № 108 (1958) про національні посвідчення особи моряків.

Такими посвідченнями особи є:

- для членів екіпажів українських суден – Посвідчення особи моряка або Паспорт моряка;
- для членів екіпажів ізраїльських суден – Книжка моряка.

2. Для членів екіпажів, які є громадянами третіх країн і найняті на судно однієї Договірної Сторони, чинними документами є документи моряків, видані відповідними владами третіх країн, якщо згідно з законодавством і чинними правилами іншої Договірної Сторони вони є достатніми для визнання як паспорт або документ, який його замінює. Коли такі члени екіпажу знаходяться за межами своїх суден, вони також повинні мати посвідчення, що підтверджують їх роботу на борту судна.

3. Договірні Сторони зберігають, однак, своє право відмовити у в'їзді на свої території будь-якій особі, яка має вищезазначене посвідчення особи моряка, яку вони визнають небажаною.

Стаття 5

1. Якщо судно однієї з Договірних Сторін зазнає корабельної аварії, сяє на мілину, буде викинуте на берег або зазнає будь-якої іншої аварії біля берегів іншої Договірної Сторони, судно і вантаж на території останньої Договірної Сторони користуються таким самим ставленням, як і її власні судна і вантажі.

2. Екіпажу і пасажирам, а також самому суднові та його вантажу в будь-який час буде надано захист і допомогу в тому ж обсязі, як і в разі зі своїм національним судном.

3. Положення цієї Статті не стосуються прав однієї з Договірних Сторін або уповноважених цією Договірною Стороною на відповідну компенсацію за будь-які дії, вжиті для врятування судна, або будь-яку допомогу, надану судну, екіпажу, пасажирам і вантажу.

4. Якщо судно зазнало пошкоджень, вантаж і майно, вивантажені або врятовані з судна у випадках, зазначених у пункті 1 цієї Статті, не обкладаються ніяким митом за умови, що їх доставлено на територію іншої Договірної Сторони не для використання чи споживання.

Стаття 6

Для виконання умов цієї Угоди компетентними органами Договірних Сторін є:

- від Уряду України – Міністерство транспорту;
- від Уряду Держави Ізраїль – Міністерство транспорту.

Стаття 7

Договірні Сторони намагаються:

а) сприяти участі суден обох Договірних Сторін у двосторонніх торговельних перевезеннях згідно з торговельними контрактами.

З цією метою вони, зокрема, заохочують створення спільних морських ліній відповідно до принципів рівності і взаємної вигоди;

б) застосовувати однакові умови суднам кожної Договірної Сторони в торговельних перевезеннях між портами іншої Договірної Сторони і портами третіх країн.

Умови цієї Статті не обмежують право суден третіх країн брати участь у перевезеннях вантажів морською торгівлі між портами Договірних Сторін.

Стаття 8

Договірні Сторони в межах їх національного законодавства докладають зусиль щодо підтримки і розвитку ефективного співробітництва між владами і комерційними організаціями, що працюють у галузі торговельних перевезень у цих країнах. Зокрема, Договірні Сторони погоджуються підтримувати взаємні консультації та обмін інформацією між їх відповідними судноплавними організаціями і підприємствами.

Стаття 9

Будь-який спір щодо тлумачення або застосування цієї Угоди вирішується шляхом взаємної згоди між

компетентними органами двох Договірних Сторін. Якщо компетентні органи не зможуть дійти згоди, спір вирішується по дипломатичних каналах.

Стаття 10

Кожна Договірна Сторона сповіщає іншу Договірну Сторону по дипломатичних каналах про виконання своїх внутрішніх процедур, необхідних для надання цій Угоді чинності.

Ця Угода набуває чинності в день останнього такого повідомлення і лишається чинною протягом невизначеного терміну.

Вона тимчасово набуває чинності в день її підписання.

Стаття 11

Кожна Договірна Сторона може денонсувати дану Угоду шляхом офіційного сповіщення іншої Договірної Сторони по дипломатичних каналах.

Денонсація набуває чинності в день завершення періоду шести місяців після дати, коли таке сповіщення було отримано іншою Договірною Стороною.

Вчинено в м. Єрусалимі 25 листопада 1996 року, що відповідає 14 дню кіслев 5757 року, в двох примірниках: українською, івритом і англійською мовами, при цьому всі тексти автентичні. У випадку будь-якого різночитання переважним є англійський текст.

ЗАКОН УКРАИНЫ
О ратификации Соглашения
между Правительством Украины и
Правительством Государства Израиль
по вопросам мореплавания и морских перевозок

Верховная Рада Украины **постановляет:**
Соглашение между Правительством Украины и Правительством Государства Израиль по вопросам мореплавания и морских перевозок, подписанное 25 ноября 1996 года в г. Иерусалиме, ратифицировать.

Президент Украины

Л. КУЧМА

г. Киев
17 января 2002 года
№ 2994–III

(Ведомости Верховной Рады Украины. – 2002. – № 21–22. – Ст. 140)

Соглашение
между Правительством Украины и
Правительством Государства Израиль
по вопросам мореплавания и
морских перевозок

Правительство Украины и Правительство Государства Израиль (здесь и далее – Договаривающиеся Стороны);
желая развивать торговое мореплавание между двумя странами на принципах равных прав и взаимной выгоды;

с целью дальнейшего развития сотрудничества в сфере мореплавания; а также
стремясь к углублению коммерческих и экономических отношений между двумя странами;
согласились о таком:

Статья 1

В этом Соглашении:

1. Термин «суда» означает:

а) торговые суда, под национальным флагом одной из Договаривающихся Сторон, которые зарегистрированы на территории этой Договаривающейся Стороны и используются в международных морских перевозках;

б) торговые суда третьих стран, чей флаг является приемлемыми для другой Договаривающейся Стороны, которыми руководят судоходные предприятия любой Договаривающейся Стороны и указаны в Приложении к этому Соглашению, а также имеющие специальные удостоверения соответствующего компетентного органа.

Договаривающиеся Стороны информируют друг друга по дипломатическим каналам о любых изменениях в своих перечнях судов в Приложении.

Этот термин не включает военные суда и другие суда некоммерческого назначения.

2. Термин «члены экипажа» означает капитана и других лиц, которые работают или обслуживают на борту суда на протяжении рейса, имеют удостоверение в соответствии со Статьей 4 этого Соглашения и фамилии которых включены в судовую роль этого судна.

3. Термин «судоходные предприятия» означает коммерческие предприятия, зарегистрированные на территории любой Договаривающейся Стороны, которые имеют место осуществления фактического контроля и управления на территории этой Договаривающейся Стороны, владеют судном и заняты в международных морских перевозках.

Статья 2

1. Каждая Договаривающаяся Сторона гарантирует судам другой Договаривающейся Стороны режим наибольшего благоприятствования в отношении свободного доступа в порты, уплаты портовых сборов,

налогообложения, выполнения таможенных, карантинных, швартовочных, перешвартовочных процедур, погрузки/выгрузки грузов, включая издание необходимой соответствующей документации, посадки/высадки пассажиров, а также снабжения продуктами питания суда, членов экипажей судов и пассажиров.

2. Портовые сооружения, включая сооружения навигационного назначения и лоцманская служба одной Договаривающейся Стороны будут обеспечиваться для судов другой Договаривающейся Стороны в соответствии с режимом наибольшего благоприятствования.

3. Положение пункта 2 этой Статьи:

- а) не касаются портов, закрытых для заходов иностранных судов;
- б) не касаются деятельности, зарезервированной каждой Договаривающейся Стороной для своих организаций и предприятий, включая, в частности, национальный каботаж и океанское рыболовство;
- в) не касаются правил относительно въезда и пребывания иностранцев.

Статья 3

1. Документы, которые удостоверяют национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признанные одной из Договаривающихся Сторон, признаются другой Договаривающейся Стороной.

2. Суда каждой из Договаривающихся Сторон, обеспеченные мерительными свидетельствами, выданными в соответствии с международной Конвенцией об измерении судового тоннажа 1969 года, не подлежат повторному обмеру тоннажа в портах другой Договаривающейся Стороны.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны признают удостоверения личности моряков, которые выданы компетентными органами другой Договаривающейся Стороны, и гарантируют владельцам таких удостоверений права, которые предусмотрены Конвенцией об облегчении международных морских перевозок (1965) и принципами Конвенции МОТ № 108 (1958) о национальных удостоверениях личности моряков.

Таковыми удостоверениями личности являются:

- для членов экипажей украинских судов – Удостоверение личности моряка или Паспорт моряка;
- для членов экипажей израильских судов – Книжка моряка.

2. Для членов экипажей, которые являются гражданами третьих стран и наняты на судно одной Договаривающейся Стороны, действующими документами являются документы моряка, выданные соответствующими властями третьих стран, если согласно с законодательством и действующими правилами другой Договаривающейся Стороны они являются достаточными для признания в качестве паспорта или документа, который его заменяет. Когда такие члены экипажа находятся за пределами своих судов, они также должны иметь удостоверения, подтверждающие их работу на борту судна.

3. Договаривающиеся Стороны сохраняют, однако, свое право отказать во въезде на свои территории любому лицу, которое имеет вышеупомянутое удостоверение личности моряка, которое они признают нежелательной.

Статья 5

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо иную аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, судно и груз на территории последней Договаривающейся Стороны пользуются таким же отношением, как и ее собственные суда и грузы.

2. Экипажу и пассажирам, а также самому судну и его грузу в любое время будет предоставлена защита и помощь в том же объеме, как и в случае со своим национальным судном.

3. Положения этой Статьи не касаются прав одной из Договаривающихся Сторон или уполномоченных этой Договаривающейся Стороной на соответствующую компенсацию за любые действия, предпринятые для спасения судна, или любую помощь, предоставленную судну, экипажу, пассажирам и грузу.

4. Если судно было повреждено, груз и имущество, выгруженные или спасенные с судна в случаях, указанных в пункте 1 этой Статьи, не облагаются никакими пошлинами при условии, что они доставлены на территорию другой Договаривающейся Стороны не для использования или потребления.

Статья 6

Для выполнения условий этого Соглашения компетентными органами Договаривающихся Сторон являются:

- от Правительства Украины – Министерство транспорта;
- от Правительства Государства Израиль – Министерство транспорта.

Статья 7

Договаривающиеся Стороны стараются:

- а) содействовать участию судов обеих Договаривающихся Сторон в двусторонних торговых перевозках в соответствии с торговыми контрактами.

С этой целью они, в частности, поощряют создание общих морских линий в соответствии с принципами

равенства и взаимной выгоды;

б) применять одинаковые условия к судам каждой Договаривающейся Стороны в торговых перевозках между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.

Условия этой Статьи не ограничивают право судов третьих стран принимать участие в перевозках грузов морской торговли между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 8

Договаривающиеся Стороны в пределах их национального законодательства прилагают усилия относительно поддержки и развития эффективного сотрудничества между властями и коммерческими организациями, которые работают в отрасли торговых перевозок в этих странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются поддерживать взаимные консультации и обмен информацией между их соответствующими судоходными организациями и предприятиями.

Статья 9

Любой спор относительно толкования или применения этого Соглашения разрешается путем взаимного согласия между компетентными органами двух Договаривающихся Сторон. Если компетентные органы не смогут прийти к соглашению, спор разрешается по дипломатическим каналам.

Статья 10

Каждая Договаривающаяся Сторона уведомляет другую Договаривающуюся Сторону по дипломатическим каналам о выполнении своих внутренних процедур, необходимых для вступления этого Соглашения в силу.

Это Соглашение вступает в силу в день последнего такого сообщения и действует в течение неопределенного срока.

Оно временно вступает в силу в день его подписания.

Статья 11

Каждая Договаривающаяся Сторона может денонсировать данное Соглашение путем официального уведомления другой Договаривающейся Стороны по дипломатическим каналам.

Денонсация вступает в силу в день завершения шести месяцев после даты, когда такое уведомление было получено другой Договаривающейся Стороной.

Подписано в г. Иерусалиме 25 ноября 1996 года, который соответствует 14 дню кислев в 5757 году, в двух экземплярах: на украинском языке, на иврите и на английском языке, при этом все тексты аутентичны. В случае какого-либо разночтения преимущественным является английский текст.

ЗАКОН УКРАЇНИ
Про ратифікацію Угоди між Урядом України
і Урядом Арабської Республіки Єгипет
про торговельне судноплавство

Верховна Рада України **постановляє:**

Угоду між Урядом України і Урядом Арабської Республіки Єгипет про торговельне судноплавство, підписану 29 березня 1997 року в м. Каїрі, ратифікувати.

Президент України

Л.КУЧМА

м. Київ, 5 жовтня 2000 року
№ 2024–III

(Відомості Верховної Ради. – 2000. – № 48. – ст. 414)

Угода
між Урядом України і Урядом
Арабської Республіки Єгипет про торговельне
судноплавство

Уряд України і Уряд Арабської Республіки Єгипет, у подальшому – Договірні Сторони; бажаючи розвивати торговельне судноплавство між двома країнами на засадах рівності та взаємної вигоди і робити внесок до розвитку міжнародного судноплавства на засадах принципів свободи мореплавства, погодились про нижченаведене:

Стаття 1

Метою даної Угоди є:

- організовувати і розвивати взаємовідносини між двома державами в сфері торговельного судноплавства,
- забезпечувати найкращу координацію судноплавства,
- уникати дій, що завдають шкоди нормальному розвитку морської діяльності,
- сприяти загальному розвитку торговельних і економічних відносин між двома державами в цілому,
- співпрацювати в сфері суднобудівництва й судноремонту.

Стаття 2

У цій Угоді:

1. Термін «Компетентна Влада» означає:
в Україні – Міністерство транспорту;
в Арабській Республіці Єгипет – Міністерство морського транспорту.
2. Термін «судно Договірної Сторони» означає будь-яке судно, що зареєстроване на території цієї Сторони і несе її прапор згідно з її законами.
Цей термін, однак, не включає:
 - військові кораблі, інші цивільні судна, що збудовані або використовуються за некомерційним призначенням,
 - рибальські судна.
3. Термін «член екіпажу судна» означає капітана чи будь-яку особу, яка дійсно зайнята під час рейсу на борту судна виконанням обов'язків, що пов'язані з експлуатацією й обслуговуванням судна та чие ім'я включено до суднової ролі.
4. Термін «судноплавна компанія Договірної Сторони» означає будь-яку торговельну судноплавну компанію, яка має свою юридичну адресу на території однієї з Договірних Сторін і визнається як така Компетентною Владою цієї Договірної Сторони.

Стаття 3

Ця Угода поширюється на територію України, з одного боку, і на територію Арабської Республіки Єгипет,

– з другого боку.

Однак, положення даної Угоди не поширюються на:

- види діяльності, що зарезервовані за законами кожної з Договірних Сторін для національного підприємництва, включаючи, зокрема, каботаж, буксирування, лоцманську проводку, рятування, портові послуги, морську допомогу, рибальську діяльність у територіальних водах кожної з Договірних Сторін і судноплавство по внутрішніх водних шляхах;
- судноплавство в Суецькому каналі;
- правила в'їзду і перебування іноземців.

Стаття 4

1. Ця Угода регулює відносини між двома державами в сфері торговельного судноплавства. Договірні Сторони підтверджують свою прихильність до принципів свободи торговельного судноплавства і згоджуються уникати дій, що завдають шкоди діяльності їхніх суден та нормальному розвитку міжнародного судноплавства.

2. Кожна Договірна Сторона забезпечує суднам іншої Договірної Сторони таке ж ставлення, як і до своїх власних суден, у частині вільного доступу до портів, використання портів для навантаження й розвантаження вантажів і для посадки й висадки пасажирів, здійснення звичайних комерційних операцій і користування всіма існуючими послугами для мореплавства.

3. Положення пункту 2 цієї Статті не зобов'язують будь-яку Договірну Сторону поширювати на судна іншої Договірної Сторони виключення з обов'язкової лоцманської проводки, що надаються своїм власним суднам.

4. Кожна Договірна Сторона гарантує суднам іншої Договірної Сторони недискримінаційне відношення в частині портових зборів і податків у відповідності до тарифів для іноземних суден.

Стаття 5

Договірні Сторони вживуть у межах свого законодавства всі можливі заходи для скорочення простоїв суден їхніх судноплавних компаній у їхніх портах і спрощення адміністративних, митних і карантинних формальностей.

Стаття 6

Договірні Сторони згоджуються:

1) сприяти участі суден обох Договірних Сторін у всіх перевезеннях двосторонньої морської торгівлі, незважаючи на умови торговельних контрактів (ФОБ, СІФ).

3 цієї метою вони, зокрема, будуть заохочувати створення спільних судноплавних ліній у відповідності до принципів рівності та взаємної вигоди;

2) не перешкоджати участі суден однієї Договірної Сторони в перевезеннях вантажів морської торгівлі між портами іншої Договірної Сторони і портами третіх країн;

3) що умови цієї Статті не обмежують право суден третіх країн брати участь у перевезеннях вантажів морської торгівлі між портами Договірних Сторін.

Стаття 7

Кожна Договірна Сторона визнає посвідчення особи моряків, видані Компетентною Владою іншої Договірної Сторони.

Такими посвідченнями особи є:

- для України – Посвідчення особи моряка або паспорт моряка;
- для Арабської Республіки Єгипет – Паспорт моряка.

Для членів екіпажів третіх країн, які працюють на борту суден будь-якої Договірної Сторони, посвідченнями особи є ті, що видані Компетентною Владою третьої країни у відповідності до положень Конвенції про полегшення міжнародних морських перевезень (1965) і додатку до неї, або ті, що видані у відповідності до Конвенції № 108 Міжнародної Організації Праці (1958) стосовно національних посвідчень особи моряків.

Стаття 8

Будь-яка особа – власник документів посвідчення особи, зазначених у Статті 7, має право, незалежно від використаного виду транспорту:

1) перебувати на території іншої Договірної Сторони для прямування на певне судно у певному порту цієї держави;

2) перетинати територію іншої Договірної Сторони для прямування на певне судно, яке стоїть у певнім порту, або переводу з судна, яке туди заходить, на інше судно, яке стоїть у порту Договірної Сторони чи, в порту за кордоном, з дотриманням законів і правил, чинних на кожній з територій. В усіх наведених випадках документи посвідчення особи повинні мати візу іншої Договірної Сторони, яка надається якомога швидше;

3) якщо член екіпажу – власник зазначених документів посвідчення особи – сходить на берег у порту іншої Договірної Сторони з причин здоров'я або з іншої причини, яку визнано за поважну Компетентними Владами, останні надають необхідне право для цієї особи залишатися на їхній території та повернутися до батьківщини або дістатися іншого порту будь-яким видом транспорту.

Стаття 9

1) Без зважень на положення Статті 8, застосовуються закони й правила кожної Договірної Сторони щодо в'їзду, мешкання і переміщення іноземців.

2) Договірні Сторони зберігають право відмовити у в'їзді на свою територію будь-якій особі, яка має вищезазначене посвідчення особи моряка, але яку вони визнають небажаною.

Стаття 10

1) Договірні Сторони взаємно визнають національність суден на основі документів про реєстрацію, які є належним чином виданими Компетентною Владою іншої Договірної Сторони згідно з її національними законами й правилами.

2) Договірні Сторони взаємно визнають обмірні свідоцтва та інші судові документи, належним чином видані Компетентною Владою іншої Договірної Сторони.

3) Усі портові збори та платежі розраховуються згідно з законами, правилами і положеннями, застосованими в портах кожної з обох Договірних Сторін.

Стаття 11

1. Якщо судно однієї з Договірних Сторін зазнає корабельної аварії, є викинуте на берег, сяє на мілину або зазнає будь-якої іншої аварії біля берегів іншої Договірної Сторони, судно і вантаж на території цієї іншої Договірної Сторони отримають таке саме відношення, як і її власні судна й вантажі.

2. Екіпаж і пасажир, а також саме судно і його вантаж у будь-який час отримають гарантовану допомогу і можливий захист у тому ж обсязі, як у випадку з національним судном, і про це будуть сповіщені негайно відповідні влади зацікавленої Договірної Сторони, такі як дипломатичний агент або консульський службовець.

3. Усі плати, що стягуються за такі операції, застосовуються у відповідності до законів, правил і тарифів, установлених кожною відповідною Договірною Стороною.

4. Вантаж і майно, вивантажені або врятовані з судна у випадках, застережених у пункті 1 цієї Статті, не обкладатимуться ніяким митом, за умови, що їх доставлено на територію іншої Договірної Сторони не для використання чи споживання.

Стаття 12

1. Правоохоронні органи Договірних Сторін не будуть приймати до розгляду позови, які виникають з угоди найму в ролі члена екіпажу судна іншої Договірної Сторони без згоди компетентної дипломатичної або консульської посадової особи цієї іншої Договірної Сторони.

2. У випадку, якщо член екіпажу судна однієї Договірної Сторони здійснить правопорушення на борту судна, що знаходиться в межах порту іншої Договірної Сторони, влада цієї іншої Договірної Сторони не буде переслідувати його без згоди компетентної дипломатичної чи консульської офіційної особи країни прапора судна, якщо, на думку згаданої влади:

- а) наслідки правопорушення не поширюються на територію іншої Договірної Сторони;
 - б) правопорушення не порушує громадський порядок держави чи її безпеку;
 - в) правопорушення за законами цієї держави не розглядається як тяжкий злочин;
 - г) правопорушення не здійснено проти будь-якої особи, крім членів екіпажу цього судна.
- д) злочин не є пов'язаний з незаконним перевезенням наркотичних засобів або психотропних речовин.

3. Положення пункту 2 цієї Статті не обмежує права контролю і розслідування, які влади кожної з Договірних Сторін мають згідно зі своїм законодавством.

Стаття 13

Судноплавські підприємства або компанії, що зареєстровані та здійснюють практичне управління на території однієї з Договірних Сторін, звільнюються на території іншої Договірної Сторони від податку на прибутки, який може бути застосований за її законами.

Стаття 14

Кожна Договірна Сторона гарантує судноплавним компаніям іншої Договірної Сторони право використовувати з метою здійснення сплатень доходи та інші прибутки, отримані на території першої Договірної Сторони від морських перевезень, або переводити такі доходи та інші прибутки за кордон згідно з чинними правилами обміну валют.

Стаття 15

Договірні Сторони в межах свого національного законодавства продовжать зусилля для підтримки й розвитку ефективного співробітництва між владами й установами будь-якої Договірної Сторони, працюючих у сфері морських перевезень і портових послуг, і, зокрема:

– Договірні Сторони згоджуються проводити взаємні консультації та обмін інформацією між їх відповідними організаціями і підприємствами;

– Договірні Сторони згоджуються шукати й розвивати всі можливі форми співробітництва в галузі суднобудівництва й судноремонту, навчальних закладів та будь-яких інших форм навчання, пов'язаних з експлуатацією, дослідженнями й вивченням морських перевезень.

Стаття 16

З метою спостереження за виконанням даної Угоди, обміну думками з питань, що становлять взаємний інтерес, і розгляду будь-яких інших проблем судноплавства, Спільна Морська Комісія, яка складатиметься з представників, призначених Компетентними Владами обох Договірних Сторін, збирається щорічно або за проханням однієї з Договірних Сторін.

Стаття 17

Будь-які суперечки з тлумачення або застосування цієї Угоди будуть урегульовані Спільною Морською Комісією. Якщо Спільна Морська Комісія не зможе дійти згоди, суперечку буде вирішено через дипломатичні канали.

Стаття 18

1) Кожна Договірна Сторона сповіщає іншу Договірну Сторону про завершення необхідних згідно з її законодавством ратифікаційних процедур для надання чинності даній Угоді. Угода набуває чинності на тридцятий день після дня останнього сповіщення.

2) Дану Угоду заключено на період у п'ять років і може бути за мовчазною згодою поновлено на наступні періоди в один рік, якщо її не розірвано з повідомленням за шість місяців будь-якою з Договірних Сторін по дипломатичних каналах.

Вчинено в м. Каїрі 29 березня 1997 року в двох примірниках, кожний українською, арабською і англійською мовами, причому всі тексти є автентичними, а у разі будь-якого різночитання переважним є англійський текст.

ЗАКОН УКРАЇНИ

О ратификации Соглашения между Правительством Украины и Правительством Арабской Республики Египет о торговом судоходстве

Верховная Рада Украины **постановляет:**

Соглашение между Правительством Украины и Правительством Арабской Республики Египет о торговом судоходстве, подписанную 29 марта 1997 года в г. Каире, ратифицировать.

Президент Украины

Л.КУЧМА

г. Киев, 5 октября 2000 года
№ 2024–III

(Ведомости Верховной Рады. – 2000. – № 48. – Ст.414)

Соглашение между Правительством Украины и Правительством Арабской Республики Египет о торговом судоходстве

Правительство Украины и Правительство Арабской Республики Египет, в дальнейшем – Договаривающиеся Стороны;

желая развивать торговое судоходство между двумя странами на принципах равенства и взаимной выгоды и развивать международное судоходство на принципах свободы мореплавания, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Целью данного Соглашения является:

- организация и развитие взаимоотношений между двумя государствами в сфере торгового судоходства
- обеспечение наилучшей координации судоходства
- предупреждение действий, которые наносят вред нормальному развитию морской деятельности
- содействие общему развитию торговых и экономических отношений между двумя государствами в целом
- сотрудничество в сфере судостроительства и судоремонта.

Статья 2

В этом Соглашении:

1. Термин «Компетентная Власть» означает:
в Украине – Министерство транспорта;
в Арабской Республике Египет – Министерство морского транспорта.
2. Термин «судно Договаривающейся Стороны» означает любое судно, зарегистрированное на территории этой Стороны и несущее ее флаг в соответствии с ее законами.
Этот термин, однако, не включает:
 - военные корабли, другие гражданские суда, которые построены или используются по некоммерческому назначению
 - рыболовные суда.
3. Термин «член экипажа судна» означает капитана или любое лицо, которое действительно занято во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией и обслуживанием судна и чье имя включено в судовую роль.
4. Термин «судоходная компания Договаривающейся Стороны» означает любую торговую судоходную компанию, имеющую свой юридический адрес на территории одной из Договаривающихся Сторон и признается таковой Компетентной Властью этой Договаривающейся Стороны.

Статья 3

Это Соглашение распространяется на территорию Украины, с одной стороны, и на территорию Арабской Республики Египет, – с другой стороны.

Однако, положения данного Соглашения не распространяются на:

- виды деятельности, которые зарезервированы по законам каждой из Договаривающихся Сторон для национального предпринимательства, включая, в частности, каботаж, буксировку, лоцманскую проводку, спасание, портовые услуги, морскую помощь, рыболовную деятельность в территориальных водах каждой из Договаривающихся Сторон и судоходство по внутренним водным путям;
- судоходство в Суэцком канале;
- правила въезда и пребывания иностранцев.

Статья 4

1. Это Соглашение регулирует отношения между двумя государствами в сфере торгового судоходства. Договаривающиеся Стороны подтверждают свое приверженность принципам свободы торгового судоходства и соглашаются избегать действий, которые наносят вред деятельности их судов и нормальному развитию международного судоходства.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает судам другой Договаривающейся Стороны такое же отношение, как и своим собственным судам, относительно свободного доступа к портам, использования портов для погрузки и разгрузки грузов и для посадки и высадки пассажиров, осуществления обычных коммерческих операций и пользования всеми существующими услугами для мореплавания.

3. Положение пункта 2 этой Статьи не обязывают Договаривающиеся Стороны распространять на суда другой Договаривающейся Стороны исключения из обязательной лоцманской проводки, которые предоставляются своим собственным судам.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона гарантирует судам другой Договаривающейся Стороны недискриминационное отношение в части портовых сборов и налогов в соответствии с тарифами для иностранных судов.

Статья 5

Договаривающиеся Стороны принимают в пределах своего законодательства все возможные меры для сокращения простоев судов их судоходных компаний в портах и упрощения административных, таможенных и карантинных формальностей.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны соглашаются:

1) способствовать участию судов обеих Договаривающихся Сторон во всех перевозках двусторонней морской торговли, невзирая на условия торговых контрактов (ФОВ, СИФ).

С этой целью они, в частности, будут поощрять создание общих судоходных линий в соответствии с принципами равенства и взаимной выгоды;

2) не препятствовать участию судов одной Договаривающейся Стороны в перевозках грузов морской торговли между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран;

3) что условия этой Статьи не ограничивают право судов третьих стран принимать участие в перевозках грузов морской торговли между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 7

Каждая Договаривающаяся Сторона признает удостоверения личности моряков, выданные Компетентной Властью другой Договаривающейся Стороны.

Таковыми удостоверениями личности являются:

- для Украины – Удостоверение личности моряка или паспорт моряка;
- для Арабской Республики Египет – Паспорт моряка.

Для членов экипажей третьих стран, которые работают на борту судов любой Договаривающейся Стороны, удостоверениями личности являются удостоверения, выданные Компетентной Властью третьей страны в соответствии с положениями Конвенции об облегчении международных морских перевозок (1965) и приложения к ней, или те, которые выданы в соответствии с Конвенцией № 108 Международной Организации Труда (1958) относительно национальных удостоверений личности моряка.

Статья 8

Любое лицо-владелец документов удостоверения личности, отмеченных в Статье 7, имеет право, независимо от использованного вида транспорта:

1) прибывать на территорию другой Договаривающейся Стороны для следования на определенное судно в определенном порту этого государства;

2) пересекать территорию другой Договаривающейся Стороны для следования на определенное судно, которое стоит в определенном порту, или перевода с судна, которое туда заходит, на другое судно, которое стоит в порту Договаривающейся Стороны или в порту за рубежом, с соблюдением законов и правил, действующих на каждой из территорий. Во всех приведенных случаях документы удостоверения личности должны иметь визу другой Договаривающейся Стороны, которая предоставляется в кратчайшие сроки;

3) если член экипажа-владелец указанных документов удостоверения личности сходит на берег в пор-

ту другой Договаривающейся Стороны по причинам здоровья или по другой причине, которая признана уважительной Компетентными Властями, последние предоставляют необходимое право для этого лица оставаться на их территории и вернуться на родину или достичь другого порта любым видом транспорта.

Статья 9

1) Без учета положений Статьи 8, применяются законы и правила каждой Договаривающейся Стороны относительно въезда, проживания и перемещения иностранцев.

2) Договаривающиеся Стороны сохраняют право отказать во въезде на свою территорию любому лицу, которое имеет вышеупомянутое удостоверение личности моряка, но которое они признают нежелательной.

Статья 10

1) Договаривающиеся Стороны взаимно признают национальность судов на основании документов о регистрации, которые являются должным образом выданными Компетентной Властью другой Договаривающейся Стороны в соответствии с ее национальными законами и правилами.

2) Договаривающиеся Стороны взаимно признают мерительные свидетельства и другие судовые документы, должным образом выданные Компетентной Властью другой Договаривающейся Стороны.

3) Все портовые сборы и платежи рассчитываются по законам, правилам и положениями, примененными в портах каждой из обеих Договаривающихся Сторон.

Статья 11

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, будет выброшено на берег, сядет на мель или потерпит какую-либо иную аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, то судно и груз на территории этой последней Договаривающейся Стороны получают такое же отношение, которое предоставляется этой Договаривающейся Стороной ее национальному судну и грузу.

2. Экипаж и пассажиры, а также само судно и его груз в любое время получают гарантированную помощь и всю возможную защиту в том же объеме, как в случае с национальным судном, и об этом будут извещены немедленно соответствующие власти заинтересованной Договаривающейся Стороны, такие как дипломатический агент или консульский служащий.

3. Все платежи, которые взыскиваются за такие операции, применяются в соответствии с законами, правилами и тарифами, установленными каждой соответствующей Договаривающейся Стороной.

4. Груз и имущество, выгруженные или спасенные с судна в случаях, оговоренных в пункте 1 этой Статьи, не будут облагаться никакими пошлинами, при условии, что они доставлены на территорию другой Договаривающейся Стороны не для использования или потребления.

Статья 12

1. Правоохранительные органы Договаривающихся Сторон не будут принимать к рассмотрению иски, которые возникают из соглашения найма в качестве члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица этой другой Договаривающейся Стороны.

2. В случае, если член экипажа судна одной Договаривающейся Стороны совершит правонарушение на борту судна, которое находится в пределах порта другой Договаривающейся Стороны, власть этой другой Договаривающейся Стороны не будет преследовать его без согласия компетентного дипломатического или консульского официального лица страны флага судна, если, по мнению упомянутой власти:

а) последствия правонарушения не распространяются на территорию другой Договаривающейся Стороны;

б) правонарушение не нарушает общественный порядок государства или его безопасность;

в) правонарушение по законам этого государства не рассматривается как тяжкое преступление;

г) правонарушение совершено против членов экипажа этого судна.

д) преступление не связано с незаконной перевозкой наркотических средств или психотропных веществ.

3. Положение пункта 2 этой Статьи не ограничивает права контроля и расследования, которые власти каждой из Договаривающихся Сторон имеют согласно со своим законодательством.

Статья 13

Судоходные предприятия или компании, зарегистрированные и осуществляющие практическое управление на территории одной из Договаривающихся Сторон, освобождаются на территории другой Договаривающейся Стороны от налога на прибыль, который может быть применен в соответствии с ее законами.

Статья 14

Каждая Договаривающаяся Сторона гарантирует судоходным компаниям другой Договаривающейся Стороны право использовать доходы и другую прибыль, полученные на территории первой Договаривающейся Стороны от морских перевозок, или переводить такие доходы и другую прибыль за границу в соответствии с действующими правилами обмена валют.

Статья 15

Договаривающиеся Стороны в пределах своего национального законодательства продолжают прилагать усилия для поддержки и развития эффективного сотрудничества между властями и учреждениями любой Договаривающейся Стороны, работающих в сфере морских перевозок и портовых услуг, и, в частности:

- Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмен информацией между их соответствующими организациями и предприятиями;
- Договаривающиеся Стороны соглашаются изыскивать и развивать все возможные формы сотрудничества в отрасли судостроительства и судоремонта, учебных заведений и любых других форм обучения, связанных с эксплуатацией, исследованиями и изучением морских перевозок.

Статья 16

С целью наблюдения за выполнением данного Соглашения, обмена мнениями по вопросам, которые представляют взаимный интерес, и рассмотрения любых других проблем судоходства, Совместная Морская Комиссия, которая будет состоять из представителей, назначенных Компетентными Властями обеих Договаривающихся Сторон, собирается ежегодно или по просьбе одной из Договаривающихся Сторон.

Статья 17

Любые споры, вытекающие из толкования или применения этого Соглашения будут урегулированы Совместной Морской Комиссией. Если Совместная Морская Комиссия не сможет прийти к согласию, спор будет разрешен через дипломатические каналы.

Статья 18

1) Каждая Договаривающаяся Сторона уведомляет другую Договаривающуюся Сторону о завершении необходимых ратификационных процедур в соответствии с ее законодательством для вступления данного Соглашения в силу. Соглашение вступает в силу на тридцатый день после получения последнего уведомления.

2) Данное Соглашение заключено на период в пять лет и может быть по молчаливому согласию продлено на следующие периоды, длительностью один год, если оно не расторгнуто с уведомлением за шесть месяцев любой из Договаривающихся Сторон по дипломатическим каналам.

Подписано в г. Каире 29 марта 1997 года в двух экземплярах, каждый на украинском, арабском и английском языках, причем все тексты являются аутентичными, а в случае любого разночтения преимущественным является английский текст.

ЗАКОН УКРАЇНИ
Про ратифікацію Угоди
між Кабінетом Міністрів України
і Урядом Республіки Болгарія про морське
торговельне судноплавство

Верховна Рада України **постановляє:**
Угоду між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Болгарія про морське торговельне судноплавство, підписану 30 жовтня 1997 року у м. Києві, ратифікувати.

Президент України

Л. КУЧМА

м. Київ
17 січня 2002 року
№ 2996–III

(Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 21–22. – Ст. 142)

Угода
між Кабінетом Міністрів України
і Урядом Республіки Болгарія про морське
торговельне судноплавство

Кабінет Міністрів України і Уряд Республіки Болгарія, далі – Договірні Сторони, підтверджуючи прагнення розвивати морське торговельне судноплавство між країнами на основі рівності та взаємної вигоди, бажаючи сприяти зміцненню співпраці з галузі морського торговельного судноплавства на основі принципу свободи торговельного мореплавства, погодилися з таким:

Стаття 1

У цій Угоді:

1. Термін «судно Договірної Сторони» – будь-яке торговельне судно, що зареєстроване відповідно до законодавства цієї Договірної Сторони і несе її прапор. Однак цей термін не включає в себе військові кораблі та інші судна, що експлуатуються за некомерційним призначенням, а також гідрографічні, науково-дослідні та рибальські судна.
2. Термін «член екіпажу» означає капітана та іншу будь-яку особу, яка дійсно зайнята під час рейсу на борту судна виконанням обов'язків, що пов'язані з експлуатацією судна чи обслуговуванням на ньому, та яка включена до суднової ролі.
3. Компетентними органами Договірних Сторін є:
з української сторони – Міністерство транспорту України;
з болгарської сторони – Міністерство транспорту Республіки Болгарія.

Стаття 2

Ця Угода застосовується на території України і на території Республіки Болгарія.

У цій Угоді термін «територія» означає територію України або Республіки Болгарія, включаючи територіальне море, що знаходиться під суверенітетом Договірної Сторони, а також континентальний шельф, виключну економічну зону, у відношенні до якої кожна Договірна Сторона застосовує суверенні права та юрисдикцію відповідно до міжнародного права.

Стаття 3

Співробітництво між Україною і Республікою Болгарія в галузі морського торговельного судноплавства ґрунтується на принципах рівноправності, поваги до національного суверенітету, взаємної вигоди та взаємних інтересів.

Договірні Сторони надаватимуть всебічне сприяння реалізації принципу свободи торговельного мореплавства і утримуватимуться від дій, які могли б зашкодити нормальному розвитку міжнародного судноплавства.

Стаття 4

Договірні Сторони сприяють установленню контактів між їх підприємствами, організаціями й службами, відповідальними за діяльність морського транспорту.

Стаття 5

1. Договірні Сторони погоджуються:

- а) підтримувати участь суден Договірних Сторін у перевезеннях між портами їх країн;
- б) співробітничати в усуненні перешкод, які могли б завадити розвитку перевезень морем між портами їхніх країн;
- в) не перешкоджати суднам однієї Договірної Сторони брати участь у перевезеннях морем між портами другої Договірної Сторони і портами третіх країн.

2. Положення пункту 1 цієї Статті не зачіпають права суден третіх країн брати участь у перевезеннях морем між портами Договірних Сторін.

Стаття 6

Кожна з Договірних Сторін надасть суднам другої Договірної Сторони, зайнятим у міжнародному судноплаванні, режим найбільшого сприяння у відношенні вільного доступу в порти, надання місць біля причалу і навантажувально-розвантажувального обладнання, посадки і висадки пасажирів, стягнення портових зборів і надання послуг, що стосуються морського судноплавства.

2. Положення пункту 1 цієї Статті:

- а) не поширюються на порти, закриті для заходження іноземних суден;
- б) не поширюються на діяльність, що резервується кожною з Договірних Сторін для своїх підприємств і організацій, включаючи каботаж, рятування і буксирування;
- в) не стосуються винятків з правил обов'язкової лоцманської проводки;
- г) не відносяться до застосування правил в'їзду, перебування і виїзду іноземців.

Стаття 7

Договірні Сторони вживатимуть в межах національного законодавства своїх країн і портових правил усіх необхідних заходів до полегшення й прискорення морських перевезень, запобігання затримкам суден, що не викликані необхідністю, та можливого прискорення і спрощення здійснення митних та усіх інших формальностей.

Стаття 8

1. Документи, що посвідчують національність суден, обмірні свідоцтва та інші судові документи, які видані або визнаються однією Договірною Стороною, визнаватимуться й другою Договірною Стороною.

2. Судна однієї Договірної Сторони, що мають належним чином видані документи про обмір суден, звільняються від обміру в портах другої Договірної Сторони. Ці документи прийматимуться за основу при нарахуванні портових зборів.

Стаття 9

Кожна з Договірних Сторін визнає посвідчення особи моряків, що видані компетентними органами другої Договірної Сторони.

Такими посвідченнями особи є:

- стосовно України – посвідчення особи моряка;
- стосовно Республіки Болгарія – паспорт моряка.

Стаття 10

Власникам згаданих у Статті 9 цієї Угоди посвідчень особи моряків дозволяється як членам екіпажів суден Договірної Сторони, яка видала посвідчення особи, знаходитися протягом часу перебування судна в порту держави другої Договірної Сторони, без візи сходити на берег і знаходитися в портовому місті відповідно до правил країни перебування, за умови передачі капітаном судна списку членів екіпажу місцевим компетентним органам.

При сходженні на берег і поверненні на судно ці особи повинні проходити встановлений контроль.

Стаття 11

1. Власники згаданих у Статті 9 цієї Угоди посвідчень особи моряків, які видані однією Договірною Стороною, можуть в'їжджати на територію або прямувати через територію держави другої Договірної Сторони будь-яким видом транспорту з метою прибуття на своє судно, повернення у свою країну або з будь-якою іншою метою, прийнятною для компетентних органів другої Договірної Сторони, з дотриманням національного законодавства і правил цієї Договірної Сторони.

2. Компетентні органи однієї Договірної Сторони дозволяють члену екіпажу судна другої Договірної Сторони перебування в лікарні на своїй території протягом необхідного для лікування часу.

Кожна з Договірних Сторін надає необхідну медичну допомогу членам екіпажу суден другої Договірної

Сторони згідно із своїм внутрішнім законодавством.

Стаття 12

Положення Статей 9 і 10 застосовуються до будь-якої особи, яка не є громадянином жодної з Договірних Сторін, але володіє посвідченням особи, що відповідає положенням Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року та Додатка до неї або Конвенції 108 Міжнародної Організації Праці про національні посвідчення особи моряків. Таке посвідчення особи повинно бути видане державою, яка є учасницею однієї з зазначених Конвенцій, і повинно гарантувати його власнику повернення в країну, що видала посвідчення.

Стаття 13

1. За умови дотримання Статей 9 – 12 цієї Угоди на території держав Договірних Сторін зберігають свою силу правила щодо в'їзду, перебування і виїзду іноземців.

2. Кожна з Договірних Сторін зберігає за собою право відмовити у в'їзді та перебуванні на території своєї держави особам, яких вона вважає небажаними.

Стаття 14

1. Якщо судно однієї з Договірних Сторін зазнає корабельної аварії, сяде на мілину, буде викинуто на берег або зазнає будь-якої іншої аварії біля берегів держави другої Договірної Сторони, компетентні органи цієї Договірної Сторони надаватимуть пасажирам, екіпажу, а також судну і його вантажу таку ж допомогу і сприяння, як і судну під своїм власним прапором.

2. Судно однієї Договірної Сторони, яке зазнало аварію, його вантаж, запаси, а також інше майно не обкладаються митом, якщо тільки вони не призначені для споживання чи використання на території держави другої Договірної Сторони.

3. Положення пункту 2 цієї Статті не скасовують застосування законів і правил щодо тимчасового складування вантажів, чинних на територіях держав Договірних Сторін.

Стаття 15

Договірні Сторони дають дозвіл на заснування на відповідних територіях своїх держав представництв судноплавних підприємств і організацій другої Договірної Сторони. Діяльність таких представництв буде підпорядкована законодавству країни перебування.

Стаття 16

1. Кожна з Договірних Сторін надає судноплавним підприємствам і організаціям другої Договірної Сторони право використовувати для платежів прибутки та інші надходження, що отримані на території держави першої Договірної Сторони від перевезень морем.

Кожна з Договірних Сторін надає судноплавним підприємствам і організаціям другої Договірної Сторони право переказувати ці прибутки та інші надходження, за вирахуванням усіх вищезазначених платежів, на територію держави другої Договірної Сторони згідно з чинним національним законодавством.

2. Усі платежі, що впливають з діяльності, яка здійснюється відповідно до цієї Угоди, здійснюватимуться у вільно конвертованій валюті, що є взаємно прийнятною для зацікавлених організацій Договірних Сторін.

Стаття 17

1. Компетентні органи однієї Договірної Сторони не розглядають цивільні спори між судновласником, капітаном та іншими членами екіпажу, що пов'язані з трудовими правопорушеннями і роботою на борту судна, яке плаває під прапором другої Договірної Сторони.

2. Компетентні органи однієї Договірної Сторони не здійснюють карну юрисдикцію у відношенні до злочину, вчиненого на борту судна другої Договірної Сторони, за винятком випадків:

- а) якщо злочин спричиняє порушення спокою або порядку в її територіальних водах;
- б) якщо наслідки злочину поширюються на територію держави, в якій знаходиться судно;
- в) для припинення незаконної торгівлі наркотичними, психотропними та радіоактивними речовинами;
- г) якщо є згода компетентної дипломатичної або консульської посадової особи держави прапора судна;
- д) якщо злочин вчинено проти миру і людства.

3. Положення пункту 2 цієї Статті не зачіпають права контролю і розслідування подій, яке влади кожної з Договірних Сторін мають згідно зі своїм законодавством.

Стаття 18

Представники компетентних органів Договірних Сторін у разі необхідності зустрічатимуться по черзі в Україні та в Республіці Болгарія для проведення консультацій з питань виконання цієї Угоди і з інших питань судноплавства, які становлять взаємний інтерес.

Стаття 19

Будь-який спір відносно тлумачення або застосування цієї Угоди вирішуватиметься шляхом прямих

переговорів між компетентними органами Договірних Сторін. Якщо згадані органи не дійдуть згоди, спір вирішуватиметься дипломатичними каналами.

Стаття 20

З дати набуття цією Угодою чинності в стосунках між Україною і Республікою Болгарія припиняє свою дію Угода про співробітництво в морському торговельному судноплаванні між країнами – членами РЕВ, підписана в м. Будапешті 3 грудня 1971 року.

Стаття 21

Ця Угода укладена на необмежений термін і набуває чинності на 30-й день з дня обміну письмовими повідомленнями про те, що всі процедури, які необхідні для набуття нею чинності згідно з внутрішнім законодавством Договірних Сторін, виконані.

Ця Угода лишатиметься чинною доти, доки одна з Договірних Сторін її не денонсує, попередивши про це другу Договірну Сторону не пізніше ніж за шість місяців.

Вчинено в м. Києві 30 жовтня 1997 року у двох примірниках, кожний українською, болгарською і російською мовами, причому всі три тексти мають однакову юридичну силу. У разі виникнення розбіжностей у тлумаченні тексту цієї Угоди за основу приймається текст російською мовою.

ЗАКОН УКРАИНЫ
О ратификации Соглашения
между Кабинетом Министров Украины
и Правительством Республики Болгария
о морском торговом судоходстве

Верховная Рада Украины **постановляет:**
Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Болгария о морском торговом судоходстве, подписанное 30 октября 1997 года в г. Киеве, ратифицировать.

Президент Украины

Л. КУЧМА

г. Киев
17 января 2002 года
№ 2996–III

(Ведомости Верховной Рады Украины. – 2002. – № 21–22. – Ст. 142)

Соглашение
между Кабинетом Министров Украины
и Правительством Республики Болгария
о морском торговом судоходстве

Кабинет Министров Украины и Правительство Республики Болгария, далее – Договаривающиеся Стороны подтверждая стремление развивать морское торговое судоходство между странами на основе равенства и взаимной выгоды

желая содействовать укреплению сотрудничества в отрасли морского торгового судоходства на основе принципа свободы торгового мореплавания
согласились о следующем:

Статья 1

В этом Соглашении:

1. Термин «судно Договаривающейся Стороны» – любое торговое судно, которое зарегистрировано в соответствии с законодательством этой Договаривающейся Стороны и несет ее флаг. Однако этот термин не включает военные корабли и другие суда, которые эксплуатируются по некоммерческому назначению, а также гидрографические, научно-исследовательские и рыболовные суда.

2. Термин «член экипажа» означает капитана и любое другое лицо, которое действительно занято под время рейса на борту судна исполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и которое включено в судовую роль.

3. Компетентными органами Договаривающихся Сторон является:

с украинской стороны – Министерство транспорта Украины;

с болгарской стороны – Министерство транспорта Республики Болгария.

Статья 2

Это Соглашение применяется на территории Украины и на территории Республики Болгария.

В этом Соглашении термин «территория» означает территорию Украины или Республики Болгария, включая территориальное море, которое находится под суверенитетом Договаривающейся Стороны, а также континентальный шельф, исключительную экономическую зону, в отношении которой каждая Договаривающаяся Сторона осуществляет суверенные права и юрисдикцию в соответствии с международным правом.

Статья 3

Сотрудничество между Украиной и Республикой Болгария в отрасли морского торгового судоходства основывается на принципах равноправия, уважения национального суверенитета, взаимной выгоде и взаимных интересов.

Договаривающиеся Стороны будут предоставлять всестороннее содействие реализации принципа свободы торгового мореплавания и будут воздерживаться от действий, которые могли бы навредить

нормальному развитию международного судоходства.

Статья 4

Договаривающиеся Стороны способствуют установлению контактов между их предприятиями, организациями и службами, ответственными за деятельность морского транспорта.

Статья 5

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:

- а) поддерживать участие судов Договаривающихся Сторон в перевозках между портами их стран;
- б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могли бы помешать развитию перевозок морем между портами их стран;
- в) не препятствовать судам одной Договаривающейся Стороны принимать участие в перевозках морем между портами второй Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.

2. Положения пункта 1 этой Статьи не затрагивают права судов третьих стран принимать участие в перевозках морем между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 6

Каждая из Договаривающихся Сторон предоставит судам второй Договаривающейся Стороны, занятым в международном судоходстве, режим наибольшего благоприятствования в отношении свободного доступа в порты, предоставления мест у причала и погрузочно-разгрузочного оборудования, посадки и высадки пассажиров, взимания портовых сборов и предоставления услуг, которые касаются морского судоходства.

2. Положение пункта 1 этой Статьи:

- а) не распространяются на порты, закрытые для захода иностранных судов;
- б) не распространяются на деятельность, которая резервируется каждой из Договаривающихся Сторон для своих предприятий и организаций, включая каботаж, спасание и буксировку;
- в) не касаются исключений из правил обязательной лоцманской проводки;
- г) не относятся к применению правил въезда, пребывания и выезда иностранцев.

Статья 7

Договаривающиеся Стороны будут употреблять в пределах национального законодательства своих стран и портовых правил все необходимые меры по облегчению и ускорению морских перевозок, предотвращения задержки судов, которые не вызваны необходимостью, и возможного ускорения и упрощения осуществления таможенных и всех других формальностей.

Статья 8

1. Документы, которые удостоверяют национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, которые выданы или признаются одной Договаривающейся Стороной, будут признаваться и второй Договаривающейся Стороной.

2. Суды одной Договаривающейся Стороны, которые имеют должным образом выданные документы об обмере судов, освобождаются от обмера в портах второй Договаривающейся Стороны. Настоящие документы будут приниматься за основу при начислении портовых сборов.

Статья 9

Каждая из Договаривающихся Сторон признает удостоверения личности моряков, которые выданы компетентными органами второй Договаривающейся Стороны.

Таковыми удостоверениями личности являются:

- относительно Украины – удостоверение личности моряка;
- относительно Республики Болгария – паспорт моряка.

Статья 10

Владельцам упомянутых в Статье 9 этого Соглашения удостоверений личности моряка разрешается как членам экипажей судов Договаривающейся Стороны, которая выдала удостоверение личности, находиться в течение времени пребывания судна в порту государства второй Договаривающейся Стороны, без визы сходить на берег и находится в портовом городе в соответствии с правилами страны пребывания, при условии передачи капитаном судна списка членов экипажа местным компетентным органам.

При сходе на берег и возвращении на судно эти лица должны проходить установленный контроль.

Статья 11

1. Владельцы упомянутых в Статье 9 этого Соглашения удостоверений личности моряка, которые выданы одной Договаривающейся Стороной, могут въезжать на территорию или следовать через территорию второй Договаривающейся Стороны любым видом транспорта с целью прибытия на свое судно, возвращения в свою страну или с любой другой целью, приемлемой для компетентных органов второй Договаривающейся Стороны, с соблюдением национального законодательства и правил этой Договаривающейся Стороны.

2. Компетентные органы одной Договаривающейся Стороны разрешают члену экипажа судна второй Договаривающейся Стороны пребывание в больнице на своей территории в течение необходимого для лечения времени.

Каждая из Договаривающихся Сторон оказывает необходимую медицинскую помощь членам экипажа судов второй Договаривающейся Стороны в соответствии со своим внутренним законодательством.

Статья 12

Положение Статей 9 и 10 применяются к любому лицу, которое не является гражданином ни одной из Договаривающихся Сторон, но владеет удостоверением личности, которое соответствует положением Конвенции об облегчении международного морского судоходства 1965 года и Приложения к ней или Конвенции 108 Международной Организации Труда о национальных удостоверениях личности моряка. Такое удостоверение личности должно быть выдано государством, которое является участником одной из указанных Конвенций, и должно гарантировать его владельцу возвращения в страну, которая выдала удостоверение.

Статья 13

1. При условии соблюдения Статей 9 – 12 этого Соглашения на территории государств Договаривающихся Сторон сохраняют свою силу правила относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать во въезде и пребывании на территории своего государства лицам, которых она считает нежелательными.

Статья 14

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо иную аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, то компетентные органы этой последней Договаривающейся Стороны будут предоставлять пассажирам, экипажу, а также судну и его грузу такую же помощь и содействие, как и судну под своим собственным флагом.

2. Судно одной Договаривающейся Стороны, которое потерпело кораблекрушение, его груз, припасы, а также другое имущество не облагаются пошлинами, если только они не предназначены для потребления или использования на территории государства второй Договаривающейся Стороны.

3. Положение пункта 2 этой Статьи не отменяют применения законов и правил относительно временного складирования грузов, действующих на территориях государств Договаривающихся Сторон.

Статья 15

Договаривающиеся Стороны дают разрешение на основание на территории своих государств представительств судоходных предприятий и организаций второй Договаривающейся Стороны. Деятельность таких представительств будет подчинена законодательству страны пребывания.

Статья 16

1. Каждая из Договаривающихся Сторон предоставляет судоходным предприятиям и организациям второй Договаривающейся Стороны право использовать для платежей прибыли и другие поступления, полученные на территории государства первой Договаривающейся Стороны от перевозок морем.

Каждая из Договаривающихся Сторон предоставляет судоходным предприятиям и организациям другой Договаривающейся Стороны право переводить эти прибыли и другие поступления, за вычетом всех вышеупомянутых платежей, на территорию государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с действующим национальным законодательством.

2. Все платежи, которые вытекают из деятельности, которая осуществляется в соответствии с этим Соглашением, будут осуществляться в свободно конвертируемой валюте, которая является взаимно приемлемой для заинтересованных организаций Договаривающихся Сторон.

Статья 17

1. Компетентные органы одной Договаривающейся Стороны не рассматривают гражданские споры между судовладельцем, капитаном и другими членами экипажа, которые связаны с трудовыми правонарушениями и работой на борту судна, которое плавает под флагом другой Договаривающейся Стороны.

2. Компетентные органы одной Договаривающейся Стороны не осуществляют уголовную юрисдикцию в отношении преступления, совершенного на борту судна другой Договаривающейся Стороны, за исключением случаев:

- а) если преступление влечет нарушение покоя или порядка в ее территориальных водах;
- б) если последствия преступления распространяются на территорию государства, в котором находится судно;
- в) для прекращения незаконной торговли наркотическими, психотропными и радиоактивными веществами;
- г) если есть согласие компетентного дипломатического или консульского должностного лица государства флага судна;
- д) если преступление совершено против мира и человечества.

3. Положения пункта 2 этой Статьи не затрагивают права контроля и расследования событий, которое власти каждой из Договаривающихся Сторон имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья 18

Представители компетентных органов Договаривающихся Сторон в случае необходимости будут встречаться по очереди в Украине и в Республике Болгария для проведения консультаций по вопросам выполнения этого Соглашения и по другим вопросам судоходства, представляющих взаимный интерес.

Статья 19

Любой спор относительно толкования или применения этого Соглашения будет решаться путем прямых переговоров между компетентными органами Договаривающихся Сторон. Если упомянутые органы не придут к согласию, спор будет разрешаться по дипломатическим каналам.

Статья 20

С даты вступления этого Соглашения в силу в отношениях между Украиной и Республикой Болгария прекращает свое действие Соглашение о сотрудничестве в морском торговом судоходстве между странами – членами РЕВ, подписанное в г. Будапеште 3 декабря 1971 года.

Статья 21

Это Соглашение заключено на неограниченный срок и вступает в силу на 30-й день со дня обмена письменными уведомлениями о том, что все процедуры, необходимые для вступления его в силу в соответствии с внутренним законодательством Договаривающихся Сторон, выполнены.

Это Соглашение будет действовать до тех пор, пока одна из Договаривающихся Сторон ее не денонсирует, предупредив об этом вторую Договаривающуюся Сторону не позднее чем за шесть месяцев.

Подписано в г. Киеве 30 октября 1997 года в двух экземплярах, каждый на украинском, болгарском и русском языках, причем все три текста имеют одинаковую юридическую силу. В случае возникновения разногласий при толковании текста этого Соглашения за основу принимается текст на русском языке.

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Латвійської Республіки про торговельне судноплавство

Верховна Рада України **постановляє:**
Угоду між Кабінетом Міністрів України та Урядом Латвійської Республіки про торговельне судноплавство, підписану 26 лютого 1998 року в м. Києві, ратифікувати.

Президент України

Л. КУЧМА

м. Київ
2 липня 1999 року
№ 818–XIV

(Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 34. – Ст. 286)

Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Латвійської Республіки про торговельне судноплавство

Кабінет Міністрів України і Уряд Латвійської Республіки (надалі – Договірні Сторони), бажаючи укріпляти і розвивати дружні стосунки та співробітництво між обома країнами в галузі торговельного судноплавства, погодилися з наступним:

Стаття 1. Терміни

У цій Угоді:

а) термін «судно Договірної Сторони» означає будь-яке судно, яке внесене до судового реєстру або іншого відповідного офіційного переліку цієї Договірної Сторони і несе прапор держави цієї Договірної Сторони відповідно до її правових приписів. Цей термін не включає військові кораблі, рибпромислові, гідрографічні, науково-дослідні, судна для прогулянок та інші судна, що не використовуються у комерційних інтересах;

б) термін «член екіпажу» означає капітана і будь-яку іншу особу, дійсно зайняту під час рейсу на борту судна виконанням обов'язків, що пов'язані з експлуатацією судна чи обслуговуванням на ньому, та яка включена до судової ролі;

в) термін «компетентні влади» стосовно України означає Міністерство транспорту України або уповноважена цим Міністерством особа чи організація, стосовно Латвійської Республіки – Міністерство сполучення Латвійської Республіки або уповноважена цим Міністерством особа чи організація;

г) термін «каботажні перевезення» означає перевезення пасажирів або вантажів між портами однієї Договірної Сторони;

д) термін «судноплавне підприємство Договірної Сторони» означає будь-яке судноплавне підприємство, його філію чи представництво, що зареєстроване на території держави однієї з Договірних Сторін відповідно до законів і правил цієї держави.

Стаття 2. Міжнародне судноплавство

Договірні Сторони надають всемірне сприяння щодо здійснення принципів свободи торговельного мореплавства і утримуються від будь-яких дій, які могли б завдати шкоди розвитку міжнародного судноплавства.

Стаття 3. Двостороннє судноплавство

1. Договірні Сторони надають сприяння щодо розвитку двостороннього торговельного судноплавства, керуючись при цьому принципами рівності прав та взаємної вигоди.

2. Договірні Сторони сприяють співпраці між їхніми судноплавними, фрахтовими та іншими підприємствами й організаціями, що пов'язані з судноплавством, при здійсненні ними двосторонніх перевезень вантажів і пасажирів.

Стаття 4. Морські перевезення

1. Договірні Сторони погоджуються:

- а) сприяти участі суден Договірних Сторін у морських перевезеннях між їхніми портами;
- б) співпрацювати щодо усунення перешкод, які могли б утруднити розвиток перевезень між їхніми портами;
- в) не перешкоджати суднам іншої Договірної Сторони брати участь у перевезенні між своїми портами і портами третіх країн.

2. Положення пункту 1 цієї Статті не зачіпають права суден третіх країн брати участь у перевезеннях між портами Договірних Сторін.

Стаття 5. Судноплавна підприємницька діяльність

Договірні Сторони в межах свого національного законодавства надають взаємне сприяння судноплавним і пов'язаним із судноплавством підприємствам та комерційним організаціям іншої Договірної Сторони при відкритті ними судноплавних ліній між їхніми портами, а також у заснуванні представництв і створенні спільних підприємств на території своєї держави.

Стаття 6. Податок на доходи

Сплачування податків на доходи судноплавного підприємства однієї Договірної Сторони на території держави іншої Договірної Сторони здійснюється відповідно до положень Конвенції між Урядом України і Урядом Латвійської Республіки про уникнення подвійного оподаткування і попередження податкових ухилень стосовно податків на доход і майно.

Стаття 7. Режим найбільшого сприяння

1. Кожна Договірна Сторона надає суднам іншої Договірної Сторони режим найбільшого сприяння стосовно вільного доступу в порти, надання місць біля причалів, використання портів для посадки та висадки пасажирів, навантаження і розвантаження вантажів, сплати корабельних та інших портових зборів і послуг, що пов'язані з морським судноплавством.

2. Умови, що передбачені у пункті 1 цієї Статті, надаються кожною Договірною Стороною суднам під прапором третіх країн, які експлуатуються морськими судноплавними підприємствами іншої Договірної Сторони. Інформацією про такі судна Договірні Сторони обмінюються окремо.

3. Положення пунктів 1 і 2 цієї Статті:

- а) не поширюються на порти та частини портів, що закриті для заходження іноземних суден;
- б) не застосовуються до діяльності, яка резервується кожною Договірною Стороною для своїх підприємств чи організацій, включаючи, зокрема, каботажні перевезення, рятувальні роботи та буксирування;
- в) не застосовуються до правил про обов'язкову лоцманську проводку.

Стаття 8. Національне морське судноплавство

1. Кожна Договірна Сторона в межах свого національного законодавства вживає всі необхідні заходи для полегшення та прискорення морських перевезень, запобігання затримки суден у портах, що не викликані необхідністю, і максимально можливого прискорення та спрощення здійснення митних та інших формальностей у портах.

2. Договірні Сторони зобов'язуються сприяти уніфікації судових та інших документів відповідно до вимог міжнародних стандартів.

Стаття 9. Суднові документи

1. Суднові документи, що видані чи визнані однією з Договірних Сторін і знаходяться на борту, визнаються й іншою Договірною Стороною, якщо вони не суперечать міжнародним правовим нормам.

2. Судна однієї Договірної Сторони, що забезпечені належним чином виданими документами відповідно до вимог міжнародних конвенцій про обмір суден, звільняються від нового обміру в портах іншої Договірної Сторони. Ці документи приймаються за основу при нарахуванні портових зборів.

Стаття 10. Документи моряків

1. Кожна Договірна Сторона надає власнику чинного посвідчення особи моряка права, які вказані у Статтях 11 та 12 цієї Угоди, якщо це посвідчення особи видано компетентними владами іншої Договірної Сторони, і відповідає Конвенції про полегшення міжнародного судноплавства 1965 року та її Додатка, або Конвенції № 108 Міжнародної Організації Праці про національні посвідчення осіб моряків.

Такими посвідченнями особи є:

- а) стосовно України – посвідчення особи моряка чи паспорт моряка;
- б) стосовно Латвійської Республіки – книжка моряка.

Стаття 11. Права перебування моряків

1. Власнику посвідчення особи моряка, згаданого в Статті 10 цієї Угоди, дозволяється:

а) під час перебування судна однієї Договірної Сторони в порту іншої Договірної Сторони в ролі члена екіпажу без візи зійти на берег і тимчасово знаходитись на території держави іншої Договірної Сторони, дотримуючись при цьому її національного законодавства;

б) після завершення роботи в ролі члена екіпажу судна однієї Договірної Сторони в порту іншої Договірної Сторони залишити своє судно і стати до роботи в ролі члена екіпажу на інше судно, що експлуатується судноплавним підприємством першої Договірної Сторони, або прослідкувати до нового місця роботи;

в) перебування в лікарні на території держави іншої Договірної Сторони протягом часу, необхідного для стаціонарного лікування.

2. Член екіпажу судна однієї Договірної Сторони при сходженні на берег у порту іншої Договірної Сторони та поверненні на своє судно може підлягати контролю, встановленому правилами цього порту і чинним законодавством цієї держави.

Стаття 12. Права транзиту моряків

Власник посвідчення особи моряка, згаданого в Статті 10 цієї Угоди, виданого однією Договірною Стороною, може в'їжджати або прямувати через територію держави іншої Договірної Сторони з метою прибуття на своє судно, повернення до своєї країни чи з іншою метою, прийнятною для іншої Договірної Сторони, дотримуючи при цьому національного законодавства цієї держави.

Стаття 13. Права перебування іноземців

1. При дотриманні положень Статей 10, 11 і 12 цієї Угоди, стосовно в'їзду, перебування та виїзду іноземців, на території держави кожної Договірної Сторони зберігають чинність її правові акти.

2. Кожна Договірна Сторона зберігає за собою право відмовити у в'їзді та перебуванні на території своєї держави особам, яких вона вважає небажаними.

Стаття 14. Судовий розгляд

1. Судові влади однієї Договірної Сторони не прийматимуть до розгляду позови, які випливають з договору найму на роботу в ролі члена екіпажу судна іншої Договірної Сторони.

2. Судна та члени екіпажів будь-якої з Договірних Сторін під час їх перебування у внутрішніх водах чи територіальному морі іншої Договірної Сторони додержуються національного законодавства цієї країни. Власти будь-якої з Договірних Сторін не втручаються у внутрішні справи суден іншої Договірної Сторони під час їх перебування у внутрішніх водах чи територіальному морі цієї держави, за винятком випадків, зазначених у міжнародних морських конвенціях, учасницями яких є обидві Договірні Сторони, та двосторонніх договорів, укладених між Договірними Сторонами.

3. У разі, якщо член екіпажу судна однієї Договірної Сторони під час перебування його судна у внутрішніх водах чи територіальному морі іншої Договірної Сторони на борту свого судна вчинив злочин, то судові влади прибережної держави не переслідують його за законом без згоди компетентної посадової особи дипломатичної чи консульської служби держави прапора, крім випадків, коли:

а) наслідки злочину поширюються на територію держави, в якій перебуває судно;

б) злочин тягне за собою порушення громадського порядку та безпеки цієї держави чи порушення встановленого порядку в її територіальному морі;

в) злочин вчинено проти будь-якої особи, яка не є членом екіпажу цього судна;

г) переслідування є необхідним для припинення незаконного транспортування і торгівлі наркотичними засобами та психотропними речовинами;

д) від капітана судна чи представника дипломатичної або консульської служби держави прапора надійшла заява про допомогу.

4. У випадках, зазначених у пункті 3 цієї Статті, прибережна держава на прохання капітана судна до вжиття будь-яких заходів повідомляє дипломатичну або консульську посадову особу держави прапора і сприяє встановленню контакту між нею та екіпажем судна.

У вельми термінових випадках це повідомлення може бути зроблено водночас з вжиттям відповідних заходів.

5. Положення пункту 3 цієї Статті не зачіпають право кожної Договірної Сторони на контроль і розслідування відповідно до її національного законодавства.

Стаття 15. Випадки лиха на морі

1. Якщо судно однієї Договірної Сторони зазнало лиха чи корабельної аварії у внутрішніх водах чи територіальному морі іншої Договірної Сторони, то ця Договірна Сторона надає всіляку допомогу потерпілому судну, його екіпажу, пасажирам і вантажу, надаючи їм таку ж перевагу та пільги, які за таких випадків надаються цією Договірною Стороною своїм суднам, їх екіпажу, пасажирам і вантажу, та про те, що трапилось, негайно повідомляє державі прапора потерпілого судна.

2. Предмети, що врятовані з судна, згаданого у пункті 1 цієї Статті, не оподатковуються ніяким митом, якщо ці предмети не призначені для використання чи споживання на території прибережної держави.

Стаття 16. Спільна Комісія

1. Договірні Сторони продовжуватимуть докладати зусиль щодо підтримки й розвитку ефективних ділових відносин між їхніми компетентними владами, а також заохочувати розвиток ділових контактів між їхніми відповідними підприємствами та організаціями, зокрема, з метою:

а) ефективного використання морського торговельного флоту і портів, розширення економічних і науково-технічних зв'язків та обміну досвідом;

б) обміну думками стосовно діяльності в міжнародних організаціях, які займаються питаннями торговельного судноплавства, та участі в міжнародних договорах з морського транспорту.

2. Для здійснення цілей, зазначених у пункті 1 цієї Статті, і спостереження за застосуванням даної Угоди створюється Спільна Комісія, яка буде обговорювати питання, що представляють взаємний інтерес і впливають при застосуванні цієї Угоди, зокрема, питання двостороннього торговельного судноплавства, а також спільні питання міжнародного торговельного судноплавства.

3. Для обговорювання окремих питань, поданих на розгляд Спільній Комісії, та відпрацювання відповідних рекомендацій Спільна Комісія може створювати робочі групи.

4. Спільна Комісія збирається на прохання однієї з Договірних Сторін. Місце проведення засідання та його порядок денний визначаються за узгодженням між компетентними владами Договірних Сторін.

5. Суперечки та розбіжності, які виникають у зв'язку з тлумаченням або застосуванням цієї Угоди, вирішуються Спільною Комісією. У випадку, коли Спільна Комісія не приходить до взаємоприйнятого рішення, спірне питання вирішується шляхом прямих консультацій між Договірними Сторонами або в інший прийнятний для обох Договірних Сторін спосіб.

Стаття 17. Міжнародні договори

Права та зобов'язання Договірних Сторін, які випливають з інших укладених між ними міжнародних договорів, цією Угодою не зачіпаються.

Стаття 18. Набуття чинності та припинення дії Угоди

1. Ця Угода набуває чинності після закінчення 30 днів з дня отримання останнього з повідомлень, направлених Договірними Сторонами одна одній по дипломатичних каналах про те, що всі вимоги, передбачені національним законодавством для набуття чинності цією Угодою, виконані.

2. Ця Угода укладена на невизначений термін. У випадку, якщо одна з Договірних Сторін має намір припинити дію цієї Угоди, то вона про це повідомляє у письмовій формі по дипломатичних каналах іншу Договірну Сторону. Припинення дії цієї Угоди набуває чинності після закінчення п'яти місяців з дня отримання цього повідомлення іншою Договірною Стороною.

На посвідчення чого нижчепідписані, належним чином уповноважені Договірними Сторонами, підписали цю Угоду.

Вчинено в Києві 26 лютого 1998 року у двох дійсних примірниках, кожен українською, латиською та російською мовами. При відмінній інтерпретації положень цієї Угоди вирішальним є текст російською мовою.

ЗАКОН УКРАИНЫ

О ратификации Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Латвийской Республики о торговом судоходстве

Верховная Рада Украины **постановляет:**

Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Латвийской Республики о торговом судоходстве, подписанное 26 февраля 1998 года в г. Киеве, ратифицировать.

Президент Украины

Л. КУЧМА

г. Киев

2 июля 1999 года

№ 818–XIV

(Ведомости Верховной Рады Украины. – 1999. – № 34. – Ст. 286)

Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Латвийской Республики о торговом судоходстве

Кабинет Министров Украины и Правительство Латвийской Республики (в дальнейшем – Договаривающиеся Стороны)

желая укреплять и развивать дружеские отношения и сотрудничество между обеими странами в отрасли торгового судоходства

согласились о нижеследующем:

Статья 1. Термины

В этом Соглашении:

а) термин «судно Договаривающейся Стороны» означает любое судно, которое внесено в судовой реестр или другой официальный перечень этой Договаривающейся Стороны и несет флаг государства этой Договаривающейся Стороны в соответствии с ее правовыми предписаниями. Этот термин не включает военные корабли, рыбопромышленные, гидрографические, научно-исследовательские, суда для прогулок и другие суда, которые не используются в коммерческих целях;

б) термин «член экипажа» означает капитана и любое другое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна исполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и которое включено в судовую роль;

в) термин «компетентные власти» относительно Украины означает Министерство транспорта Украины или уполномоченное этим Министерством лицо или организация, относительно Латвийской Республики – Министерство сообщения Латвийской Республики или уполномоченное этим Министерством лицо или организация;

г) термин «каботажные перевозки» означает перевозки пассажиров или грузов между портами одной Договаривающейся Стороны;

д) термин «судоходное предприятие Договаривающейся Стороны» означает любое судоходное предприятие, его филиал или представительство, которое зарегистрировано на территории государства одной из Договаривающихся Сторон в соответствии с законами и правилами этого государства.

Статья 2. Международное судоходство

Договаривающиеся Стороны всемерно содействуют относительно осуществления принципов свободы торгового мореплавания и воздерживаются от любых действий, которые могли бы нанести вред развитию международного судоходства.

Статья 3. Двустороннее судоходство

1. Договаривающиеся Стороны содействуют развитию двустороннего торгового судоходства, руководствуясь при этом принципами равенства прав и взаимной выгоды.

2. Договаривающиеся Стороны содействуют сотрудничеству между их судоходными, фрахтовыми и другими предприятиями и организациями, которые связаны с судоходством, при осуществлении ими двусторонних перевозок грузов и пассажиров.

Статья 4. Морские перевозки

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:

- а) способствовать участию судов Договаривающихся Сторон в морских перевозках между их портами;
- б) сотрудничать относительно устранения препятствий, которые могли бы затруднить развитие перевозок между их портами;
- в) не препятствовать судам другой Договаривающейся Стороны принимать участие в перевозке между своими портами и портами третьих стран.

2. Положения пункта 1 этой Статьи не затрагивают права судов третьих стран принимать участие в перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 5. Судоходная предпринимательская деятельность

Договаривающиеся Стороны в пределах своего национального законодательства предоставляют взаимное содействие судоходным и связанным с судоходством предприятиям и коммерческим организациям другой Договаривающейся Стороны при открытии ими судоходных линий между их портами, а также в основании представительств и создании совместных предприятий на территории своего государства.

Статья 6. Налог на доходы

Уплата налогов на доходы судоходного предприятия одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны осуществляется в соответствии с положениями Конвенции между Правительством Украины и Правительством Латвийской Республики об избежании двойного налогообложения и предупреждения налоговых уклонений относительно налогов на доход и имущество.

Статья 7. Режим наибольшего благоприятствования

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет судам другой Договаривающейся Стороны режим наибольшего благоприятствования относительно свободного доступа в порты, предоставления мест возле причалов, использования портов для посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки грузов, уплаты корабельных и других портовых сборов и услуг, которые связаны с морским судоходством.

2. Условия, которые предусмотрены в пункте 1 этой Статьи, предоставляются каждой Договаривающейся Стороной судам под флагом третьих стран, которые эксплуатируются морскими судоходными предприятиями другой Договаривающейся Стороны. Информацией о таких судах Договаривающиеся Стороны обмениваются отдельно.

3. Положение пунктов 1 и 2 этой Статьи:

- а) не распространяются на порты и части портов, закрытые для захода иностранных судов;
- б) не применяются к деятельности, которая резервируется каждой Договаривающейся Стороной для своих предприятий или организаций, включая, в частности, каботажные перевозки, спасательные работы и буксировку;
- в) не применяются к правилам об обязательной лоцманской проводке.

Статья 8. Национальное морское судоходство

1. Каждая Договаривающаяся Сторона в пределах своего национального законодательства осуществляют все необходимые мероприятия для облегчения и ускорения морских перевозок, предотвращения задержки судов в портах, которые не вызваны необходимостью, и максимально возможного ускорения и упрощения осуществления таможенных и других формальностей в портах.

2. Договаривающиеся Стороны обязываются содействовать унификации судовых и других документов в соответствии с требованиями международных стандартов.

Статья 9. Судовые документы

1. Судовые документы, которые выданы или признаны одной из Договаривающихся Сторон и находятся на борту, признаются и другой Договаривающейся Стороной, если они не противоречат международным правовым нормам.

2. Суда одной Договаривающейся Стороны, которые обеспечены должным образом выданными документами в соответствии с требованиями международных конвенций об обмере судов, освобождаются от нового обмера в портах другой Договаривающейся Стороны. Настоящие документы принимаются за основу при начислении портовых сборов.

Статья 10. Документы моряка

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет владельцу действующего удостоверения личности моряка права, которые указаны в Статьях 11 и 12 этого Соглашения, если это удостоверение личности выдано компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, и соответствует Конвенции об

облегчении международного судоходства 1965 года и ее Приложению или Конвенции № 108 Международной Организации Труда о национальных удостоверениях личностей моряка.

Таковыми удостоверениями личности являются:

- а) относительно Украины – удостоверение личности моряка или паспорт моряка;
- б) относительно Латвийской Республики – книжка моряка.

Статья 11. Права пребывания моряка

1. Владельцу удостоверения личности моряка, упомянутого в Статье 10 этого Соглашения, разрешается:

а) во время пребывания судна одной Договаривающейся Стороны в порту другой Договаривающейся Стороны в роли члена экипажа без визы сойти на берег и временно находиться на территории государства другой Договаривающейся Стороны, соблюдая при этом ее национальное законодательство;

б) после завершения работы в роли члена экипажа судна одной Договаривающейся Стороны в порту другой Договаривающейся Стороны оставить свое судно и приступить к работе в роли члена экипажа на другое судно, которое эксплуатируется судоходным предприятием первой Договаривающейся Стороны, или проследовать к новому месту работы;

в) пребывание в больнице на территории государства другой Договаривающейся Стороны в течение времени, необходимого для стационарного лечения.

2. Член экипажа судна одной Договаривающейся Стороны при сходе на берег в порту другой Договаривающейся Стороны и возвращения на свое судно может подлежать контролю, установленному правилами этого порта и действующим законодательством этого государства.

Статья 12. Права транзита моряка

Владелец удостоверения личности моряка, упомянутого в Статье 10 этого Соглашения, выданного одной Договаривающейся Стороной, может въезжать или следовать через территорию государства другой Договаривающейся Стороны с целью прибытия на свое судно, возвращения в свою страну или с другой целью, приемлемой для другой Договаривающейся Стороны, соблюдая при этом национальное законодательство этого государства.

Статья 13. Права пребывания иностранцев

1. При соблюдении положений Статей 10, 11 и 12 этого Соглашения, относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев, на территории государства каждой Договаривающейся Стороны сохраняют действие ее правовые акты.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право отказать во въезде и пребывании на территории своего государства лицам, которых она считает нежелательными.

Статья 14. Судебное разбирательство

1. Судебные власти одной Договаривающейся Стороны не будут принимать к рассмотрению иски, которые вытекают из договора найма на работу в роли члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны.

2. Суды и члены экипажей любой из Договаривающихся Сторон во время их пребывания во внутренних водах или территориальном море другой Договаривающейся Стороны соблюдают национальное законодательство этой страны. Власти любой из Договаривающихся Сторон не вмешиваются во внутренние дела судов другой Договаривающейся Стороны во время их пребывания во внутренних водах или территориальном море этого государства, за исключением случаев, отмеченных в международных морских конвенциях, участниками которых являются обе Договаривающиеся Стороны, и двусторонних договорах, заключенных между Договаривающимися Сторонами.

3. В случае, если член экипажа судна одной Договаривающейся Стороны во время пребывания его судна во внутренних водах или территориальном море другой Договаривающейся Стороны на борту своего судна совершил преступление, то судебные власти прибрежного государства не преследуют его за законом без согласия компетентного должностного лица дипломатической или консульской службы государства флага, кроме случаев, когда:

- а) последствия преступления распространяются на территорию государства, в котором находится судно;
- б) преступление влечет за собой нарушение общественного порядка и безопасности этого государства или нарушения установленного порядка в его территориальном море;
- в) преступление совершено против любого лица, которое не является членом экипажа этого судна;
- г) преследование является необходимым для прекращения незаконной транспортировки и торговли наркотическими средствами и психотропными веществами;
- д) от капитана судна или представителя дипломатической или консульской службы государства флага поступило заявление о помощи.

4. В случаях, отмеченных в пункте 3 этой Статьи, прибрежное государство по просьбе капитана судна по принятию любых мер сообщает дипломатическому или консульскому должностному лицу государства флага и способствует установлению контакта между ним и экипажем судна.

В очень срочных случаях это сообщение может быть совершено в одно и то же время с принятием соответствующих мер.

5. Положение пункта 3 этой Статьи не затрагивают право каждой Договаривающейся Стороны на контроль и расследование в соответствии с ее национальным законодательством.

Статья 15. Случаи бедствия на море

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпело аварию или кораблекрушение во внутренних водах или территориальном море другой Договаривающейся Стороны, то эта Договаривающаяся Сторона оказывает всевозможную помощь потерпевшему судну, его экипажу, пассажирам и грузу, предоставляя им такое же преимущество и льготы, которые при таких же случаях предоставляются этой Договаривающейся Стороной своим судам, их экипажу, пассажирам и грузу, и о том, что случилось, немедленно уведомляет государство флага потерпевшего судна.

2. Предметы, которые спасены с судна, упомянутого в пункте 1 этой Статьи, не облагаются никакими пошлинами, если эти предметы не предназначены для использования или потребления на территории прибрежного государства.

Статья 16. Совместная Комиссия

1. Договаривающиеся Стороны будут продолжать прилагать усилия относительно поддержки и развития эффективных деловых отношений между их компетентными властями, а также поощрять развитие деловых контактов между их соответствующими предприятиями и организациями, в частности, с целью:

а) эффективного использования морского торгового флота и портов, расширения экономических и научно-технических связей и обмена опытом;

б) обмену мнениями относительно деятельности в международных организациях, которые занимаются вопросами торгового судоходства, и участия в международных договорах по морскому транспорту.

2. Для достижения целей, отмеченных в пункте 1 этой Статьи, и наблюдения за применением данного Соглашения создается Совместная Комиссия, которая будет обсуждать вопросы, представляющие взаимный интерес и следуют при применении этого Соглашения, в частности, вопросы двустороннего торгового судоходства, а также общие вопросы международного торгового судоходства.

3. Для обсуждения отдельных вопросов, поданных на рассмотрение Совместной Комиссии, и отработки соответствующих рекомендаций Совместная Комиссия может создавать рабочие группы.

4. Совместная Комиссия собирается по просьбе одной из Договаривающихся Сторон. Место проведения заседания и его повестка дня определяются по согласованию между компетентными властями Договаривающихся Сторон.

5. Споры и разногласия, возникающие в связи с толкованием или применением этого Соглашения, решаются Совместной Комиссией. В случае, когда Совместная Комиссия не приходит к взаимоприемлемому решению, спорный вопрос решается путем прямых консультаций между Договаривающимися Сторонами или другим приемлемым для обеих Договаривающихся Сторон способом.

Статья 17. Международные договоры

Права и обязанности Договаривающихся Сторон, установленные другими заключенными между ними международными договорами, этим Соглашением не регулируются.

Статья 18. Вступление Соглашения в силу и прекращение его действия

1. Это Соглашение вступает в силу по истечении 30 дней со дня получения последнего уведомления, направленного Договаривающимися Сторонами друг другу по дипломатическим каналам о том, что все требования, предусмотренные национальным законодательством для вступления в силу этого Соглашения, выполнены.

2. Это Соглашение заключено на неопределенный срок. В случае, если одна из Договаривающихся Сторон собирается прекратить действие этого Соглашения, то она сообщает об этом в письменной форме по дипломатическим каналам другой Договаривающейся Стороне. Прекращение действия этого Соглашения вступает в силу по завершении пяти месяцев со дня получения этого сообщения другой Договаривающейся Стороной.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные Договаривающимися Сторонами, подписали это Соглашение.

Подписано в Киеве 26 февраля 1998 года в двух действительных экземплярах, каждый на украинском, латышском и русском языках. При различной интерпретации положений этого Соглашения преимуществом является текст на русском языке.

ЗАКОН УКРАЇНИ

**Про ратифікацію Угоди між Кабінетом
Міністрів України і Урядом Французької Республіки
про морське торговельне судноплавство**

Верховна Рада України **постановляє:**

Угоду між Кабінетом Міністрів України і Урядом Французької Республіки про морське торговельне судноплавство, підписану в м. Парижі 15 вересня 2000 року, ратифікувати.

Президент України

Л.КУЧМА

м. Київ, 10 січня 2002 року
№ 2932–III

(Відомості Верховної Ради. – 2002. – № 23. – Ст.152)

**Угода
між Кабінетом Міністрів України і
Урядом Французької Республіки
про морське торговельне судноплавство**

Кабінет Міністрів України і Уряд Французької Республіки, надалі «Договірні Сторони», бажаючи розвивати морське торговельне судноплавство між двома країнами на засадах рівності і взаємної вигоди;

з метою подальшого розвитку міжнародного торговельного судноплавства на засадах принципів свободи мореплавства;

приймаючи до уваги членство України і Французької Республіки в Міжнародній морській організації, Міжнародній організації праці і участь в Угоді про партнерство та співробітництво між Україною і Європейськими співтовариствами,

домовились про наступне:

Стаття 1

Метою цієї Угоди є:

- регулювання і розвиток взаємовідносин між двома державами в сфері торговельного судноплавства,
- забезпечення тісного співробітництва у сфері торговельного судноплавства,
- уникнення дій, перешкоджаючих нормальному розвитку морських перевезень,
- сприяння загальному розвитку торговельних і економічних відносин між двома державами.

Стаття 2

У цій Угоді:

1. Термін “Судно Договірної Сторони” означає будь-яке судно, що зареєстроване на території цієї Договірної Сторони і несе її прапор згідно з національним законодавством. Термін “Судно Договірної Сторони”, однак, не включає:

- військові кораблі та інші державні судна, які збудовані і використовуються за некомерційним призначенням,
- рибальські судна.

2. Термін “Член екіпажу судна” означає капітана або будь-яку особу, яка зайнята під час рейсу на борту судна виконанням обов’язків, що пов’язані з експлуатацією й обслуговуванням судна, та чие ім’я включене до судової ролі.

Стаття 3

1. Ця Угода застосовується на території України і Франції, яка включає їхні територіальні води.

2. Кожна Договірна Сторона забезпечує суднам іншої Договірної Сторони таке саме ставлення, як і до власних суден у частині вільного доступу в порти, використання портів для навантаження і розвантаження вантажів, посадки і висадки пасажирів, здійснення звичайних комерційних операцій і користування всіма навігаційними послугами, а також у відношенні сплати портівих зборів і стягнень.

3. Положення пункту 2 цієї Статті:

- а) не поширюються на порти, закриті для заходу іноземних суден;
- б) не поширюються на види діяльності, що зарезервовані кожною з Договірних Сторін для своїх організацій і підприємств, зокрема на національний каботаж і морське рибальство;
- в) не зобов'язують Договірну Сторону розповсюджувати на судна іншої Договірної Сторони виключення з обов'язкової лоцманської проводки, що надаються своїм власним суднам;
- г) не торкаються правил в'їзду і перебування іноземців.

Стаття 4

1. Договірні Сторони вживуть у межах своїх законів і правил усіх можливих заходів для скорочення перебування суден у своїх портах і спрощення адміністративних, митних і карантинних формальностей, чинних у цих портах.

2. В питаннях міжнародних морських перевезень Договірні Сторони зобов'язуються ефективно застосовувати принцип вільного доступу до ринку послуг торговельного судноплавства і пов'язаних з ним послуг на комерційних засадах у відношенні регулярних лінійних і трампових перевезень.

Стаття 5

1. Документи, що підтверджують національність суден, обмірні свідоцтва та інші судові документи, видані або визнані однією з Договірних Сторін, визнаватимуться іншою Договірною Стороною.

2. Судна кожної з Договірних Сторін, забезпечені обмірними свідоцтвами, виданими відповідно до міжнародної Конвенції про вимір судового тоннажу 1969 року, звільнюються від повторного вимірювання тоннажу в портах іншої Договірної Сторони.

Стаття 6

Кожна Договірна Сторона визнає посвідчення особи моряка, яке видано компетентними органами іншої Договірної Сторони, і гарантує власникам таких посвідчень права, які передбачені Конвенцією про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року і Конвенцією МОП № 108 (1958 року) про національні посвідчення особи моряків.

Такими посвідченнями особи є:

- для України: Посвідчення особи моряка;
- для Французької Республіки: “Професійна книжка моряка”.

Договірні Сторони зберігають, однак, право відмовити у в'їзді на свою територію будь-якій особі, яка має вищезазначене посвідчення особи моряка і яку вони визнають небажаною.

Стаття 7

1. Будь-яка особа, що володіє посвідченням особи, зазначеним у Статті 6, може без візи сходити на берег і перебувати в межах міста, в якому розташований порт заходження, поки судно залишається в цьому порту, якщо її внесено до судової ролі та в список екіпажу, поданий капітаном судна адміністрації порту. Як при сходженні на берег, так і при поверненні на судно ця особа підлягає чинному контролю.

2. Будь-яка особа, що володіє посвідченням особи, виданим однією з Договірних Сторін і зазначеним у Статті 6, має право незалежно від транспортного засобу в'їжджати на територію іншої Договірної Сторони для посадки на своє судно, переходу до іншого судна або повернення в свою країну.

3. В усіх випадках, зазначених у параграфі 2, посвідчення особи повинні мати візу іншої Договірної Сторони. Така віза надається якомога скоріше.

4. Якщо член екіпажу, що володіє посвідченням особи,

зазначеним у Статті 6, сходить на берег в порту іншої Договірної Сторони з причини здоров'я або з іншої причини, прийнятної для Компетентних влад, останні дають необхідний дозвіл для зазначеної особи на перебування на своїй території в разі госпіталізації і на повернення до своєї країни помешкання, або на прямування до іншого порту для посадки на судно будь-яким транспортним засобом.

5. Без порушення положень Статей 6 і 7 положення правил в'їзду, перебування і виїзду іноземців, що діють на територіях Договірних Сторін, лишаються чинними.

Стаття 8

1. Юридичні органи Договірних Сторін не прийматимуть до розгляду позови, що виникають з угоди найму в ролі члена екіпажу судна іншої Договірної Сторони без згоди компетентної дипломатичної або консульської посадової особи іншої Договірної Сторони за винятком якщо член екіпажу є громадянином країни порту.

2. У випадку, якщо член екіпажу судна однієї Договірної Сторони здійснить злочин на борту судна, що перебуває в територіальних водах іншої Договірної Сторони, власті останньої не переслідуватимуть його без згоди компетентної дипломатичної чи консульської офіційної особи країни прапора судна, якщо:

- а) наслідки злочину не розповсюджуються на територію держави, в якій перебуває судно;
- б) злочин не порушує громадський порядок держави чи її безпеку;
- в) злочин за законами цієї Договірної Сторони не розглядається як тяжкий злочин;
- г) злочин не здійснено проти будь-якої особи, крім членів екіпажу цього судна.

д) злочин не пов'язаний з незаконним перевезенням наркотичних засобів або психотропних речовин.
3. Положення пункту 2 цієї Статті не обмежують права контролю і розслідування, які власті кожної Договірної Сторони мають згідно зі своїм законодавством.

Стаття 9

Договірні Сторони вживатимуть всіх необхідних заходів для репатріації членів екіпажів, зазначених в пункті 2 Статті 2 цієї Угоди.

Стаття 10

1. Якщо судно однієї з Договірних Сторін зазнає корабельної аварії, буде викинуте на берег, сяде на мілину або зазнає іншої аварії біля берегів іншої Договірної Сторони, судно і вантаж на території цієї іншої Договірної Сторони отримають таке ж ставлення, як і її власні судна і вантажі.

2. Екіпаж і пасажир, а також саме судно і його вантаж у будь-який час отримають допомогу і сприяння в тому ж обсязі, як і у випадку з національним судном.

3. Положення цієї Статті не стосуються права однієї з Договірних Сторін або уповноважених цією Договірною Стороною на компенсацію за будь-які дії, вжиті для врятування судна, або будь-яку допомогу, надану судну, екіпажу, пасажирам і вантажу.

4. Якщо судно зазнало пошкоджень, вантаж і майно, вивантажені або врятовані з судна у випадках, зазначених у пункті 1 цієї Статті, не обкладатимуться ніяким митом за умови, що вони доставлені на територію іншої Договірної Сторони не для використання чи споживання.

Стаття 11

Для виконання умов цієї Угоди компетентними органами Договірних Сторін є:

Від Уряду України – Міністерство транспорту.

Від Уряду Французької Республіки – Міністерство обладнання, транспорту та житлового господарства.

Стаття 12

Договірні Сторони згоджуються сприяти участі суден обох Договірних Сторін у перевезеннях вантажів двосторонньої морської торгівлі згідно з торговельними контрактами. З цією метою вони, зокрема, заохочуватимуть створення спільних судноплавних ліній відповідно до принципів рівності і взаємної вигоди.

Умови цієї Статті не обмежують право суден третіх країн брати участь у перевезеннях вантажів морської торгівлі між портами Договірних Сторін.

Стаття 13

Договірні Сторони в межах їх національного законодавства докладатимуть зусиль для підтримки і розвитку ефективного співробітництва між владою і комерційними організаціями, що працюють у сфері морських перевезень у цих країнах. Зокрема, Договірні Сторони згоджуються підтримувати взаємні консультації та обмін інформацією між їх відповідними судноплавними організаціями і підприємствами.

Стаття 14

Будь-які спори з тлумачення або застосування цієї Угоди вирішуватимуться шляхом переговорів між компетентними органами Договірних Сторін. Якщо згадані компетентні органи не зможуть дійти згоди, спір буде вирішено по дипломатичних каналах.

Стаття 15

Договірні Сторони повідомляють одна одну по дипломатичних каналах про виконання внутрішніх процедур, необхідних для набуття чинності Угодою.

Ця Угода набуває чинності з дати надходження останнього з цих повідомлень і є чинною протягом невизначеного терміну.

Кожна з Договірних Сторін може припинити дію цієї Угоди шляхом надання офіційного повідомлення іншій Договірній Стороні по дипломатичних каналах.

Ця Угода втрачає чинність через шість місяців з дати отримання такого повідомлення однією з Договірних Сторін.

На посвідчення чого ті, що нижче підписалися, належним чином уповноважені своїми відповідними Урядами, підписали цю Угоду.

Вчинено в м.Париж 15 вересня 2000 року в двох примірниках, кожний українською і французькою мовами, причому всі тексти є автентичними.

ЗАКОН УКРАИНЫ
О ратификации Соглашения
между Кабинетом Министров Украины и
Правительством Французской Республики
о морском торговом судоходстве

Верховная Рада Украины **постановляет:**
Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Французской Республики о морском торговом судоходстве, подписанную в г. Париже 15 сентября 2000 года, ратифицировать.

Президент Украины

Л.КУЧМА

г. Киев, 10 января 2002 года
№ 2932–III

(Ведомости Верховной Рады. – 2002. – № 23. – Ст.152)

Соглашение
между Кабинетом Министров Украины
и Правительством Французской Республики
о морском торговом судоходстве

Кабинет Министров Украины и Правительство Французской Республики, в дальнейшем «Договаривающиеся Стороны»

желая развивать морское торговое судоходство между двумя странами на принципах равенства и взаимной выгоды;

с целью последующего развития международного торгового судоходства на принципах свободы мореплавания; принимая во внимание членство Украины и Французской Республики в Международной морской организации, Международной организации труда и участие в Соглашении о партнерстве и сотрудничестве между Украиной и Европейскими содружествами

договорились о следующем:

Статья 1

Целью этого Соглашения являются:

- регулирование и развитие взаимоотношений между двумя государствами в сфере торгового судоходства
- обеспечение тесного сотрудничества в сфере торгового судоходства
- избежание действий, препятствующих нормальному развитию морских перевозок
- содействие общему развитию торговых и экономических отношений между двумя государствами.

Статья 2

В этом Соглашении:

1. Термин «Судно Договаривающейся Стороны» означает любое судно, которое зарегистрировано на территории этой Договаривающейся Стороны и несет ее флаг в соответствии с национальным законодательством. Однако термин «Судно Договаривающейся Стороны» не включает:

- военные корабли и другие государственные суда, которые построены и используются по некоммерческому назначению,
- рыболовные суда.

2. Термин «Член экипажа судна» означает капитана или любое лицо, которое занято во время рейса на борту судна исполнением обязанностей, связанными с эксплуатацией и обслуживанием судна, и чье имя включено в судовую роль.

Статья 3

1. Это Соглашение применяется на территории Украины и Франции, которая включает их территориальные воды.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает судам другой Договаривающейся Стороны такое же отношение, как и по отношению к собственным судам в части свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и разгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, осуществления обычных коммерческих опе-

раций и пользования всеми навигационными услугами, а также относительно уплаты портовых налогов и сборов.

3. Положение пункта 2 этой Статьи:

- а) не распространяются на порты, закрытые для захода иностранных судов;
- б) не распространяются на виды деятельности, которые зарезервированы каждой из Договаривающихся Сторон для своих организаций и предприятий, в частности на национальный каботаж и морское рыболовство;
- в) не обязывают Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны исключения из обязательной лоцманской проводки, которые предоставляются своим собственным судам;
- г) не касаются правил въезда и пребывания иностранцев.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны принимают в пределах своих законов и правил все возможные меры для сокращения пребывания судов в своих портах и упрощения административных, таможенных и карантинных формальностей, действующих в этих портах.

2. В вопросах международных морских перевозок Договаривающиеся Стороны обязуются эффективно применять принцип свободного доступа к рынку услуг торгового судоходства и связанных с ним услуг на коммерческих принципах в отношении регулярных линейных и трамповых перевозок.

Статья 5

1. Документы, подтверждающие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признанные одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться другой Договаривающейся Стороной.

2. Суды каждой из Договаривающихся Сторон, имеющие мерительные свидетельства, выданные в соответствии с международной Конвенцией об измерении судового тоннажа 1969 года, освобождаются от повторного измерения тоннажа в портах другой Договаривающейся Стороны.

Статья 6

Каждая Договаривающаяся Сторона признает удостоверение личности моряка, которое выдано компетентными органами другой Договаривающейся Стороны, и гарантирует владельцам таких удостоверений права, которые предусмотрены Конвенцией об облегчении международного морского судоходства 1965 года и Конвенцией МОП № 108 (в 1958 году) о национальных удостоверениях личности моряка.

Таковыми удостоверениями личности являются:

- для Украины: Удостоверение личности моряка;
- для Французской Республики: Профессиональная книжка моряка.

Договаривающиеся Стороны сохраняют, однако, право отказать во въезде на свою территорию любому лицу, которое имеет вышеупомянутое удостоверение личности моряка и которое они признают нежелательным.

Статья 7

1. Любое лицо, имеющее удостоверение личности, указанное в Статье 6, может без визы сходить на берег и находиться в пределах города, в котором расположен порт захода, пока судно остается в этом порту, если оно внесено в судовую роль и в список экипажа, поданный капитаном судна администрации порта. Как при сходе на берег, так и при возвращении на судно это лицо подлежит действующему контролю.

2. Любое лицо, имеющее удостоверение личности, выданное одной из Договаривающихся Сторон и отмеченным в Статье 6, имеет право независимо от транспортного средства въезжать на территорию другой Договаривающейся Стороны для посадки на свое судно, перехода на другое судно или возвращения в свою страну.

3. Во всех случаях, отмеченных в параграфе 2, удостоверения личности должны иметь визу другой Договаривающейся Стороны. Такая виза предоставляется как можно скорее.

4. Если член экипажа, который владеет удостоверением личности отмеченным в Статье 6, сходит на берег в порту другой Договаривающейся Стороны по причине здоровья или по другой причине, приемлемой для Компетентных властей, последние дают необходимое разрешение для отмеченного лица на пребывание на своей территории в случае госпитализации и на возвращение в свою страну жительства, или на следование к другому порту для посадки на судно любым транспортным средством.

5. Без нарушения положений Статей 6 и 7 положение правил въезда, пребывания и выезда иностранцев, которые действуют на территориях Договаривающихся Сторон, остаются действующими.

Статья 8

1. Юридические органы Договаривающихся Сторон не будут принимать к рассмотрению иски, которые вытекают из соглашения найма в качестве члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны без согласия дипломатического или консульского должностного лица другой Договаривающейся Стороны за исключением если член экипажа является гражданином страны порта.

2. В случае, если член экипажа судна одной Договаривающейся Стороны совершит преступление на борту судна, которое находится в территориальных водах другой Договаривающейся Стороны, власти последней не будут преследовать его без согласия компетентного дипломатического или консульского официального лица страны флага судна, если:

- а) последствия преступления не распространяются на территорию государства, в котором находится судно;
 - б) преступление не нарушает общественный порядок государства или его безопасность;
 - в) преступление по законам этой Договаривающейся Стороны не рассматривается как тяжкое преступление;
 - г) преступление не совершено против любого лица, кроме членов экипажа этого судна.
 - д) преступление не связано с незаконной перевозкой наркотических средств или психотропных веществ.
3. Положение пункта 2 этой Статьи не ограничивают права контроля и расследования, которые власти каждой Договаривающейся Стороны имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья 9

Договаривающиеся Стороны будут принимать все необходимые меры для репатриации членов экипажей, отмеченных в пункте 2 Статьи 2 этого Соглашения.

Статья 10

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, будет выброшено на берег, сядет на мель или потерпит какую-либо другую аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, судно и груз на территории этой другой Договаривающейся Стороны получают такое же отношение, как и ее собственные суда и грузы.

2. Экипаж и пассажиры, а также само судно и его груз в любое время получают помощь и содействие в том же объеме, как и относительно национального судна.

3. Положения этой Статьи не касаются права одной из Договаривающихся Сторон или уполномоченных этой Договаривающейся Стороной на компенсацию за любые действия, предпринятые для спасения судна, или любую помощь, предоставленную судну, экипажу, пассажирам и грузу.

4. Если судно было повреждено, груз и имущество, выгруженные или спасенные с судна в случаях, указанных в пункте 1 этой Статьи, не будут облагаться никакой пошлиной при условии, что они доставлены на территорию другой Договаривающейся Стороны не для использования или потребления.

Статья 11

Для выполнения условий этого Соглашения компетентными органами Договаривающихся Сторон являются:

От Правительства Украины – Министерство транспорта.

От Правительства Французской Республики – Министерство оборудования, транспорта и жилищного хозяйства.

Статья 12

Договаривающиеся Стороны соглашаются содействовать участию судов обеих Договаривающихся Сторон в перевозках грузов двусторонней морской торговли в соответствии с торговыми контрактами. С этой целью они, в частности, будут поощрять создание общих судоходных линий в соответствии с принципами равенства и взаимной выгоды.

Условия этой Статьи не ограничивают право судов третьих стран участвовать в перевозках грузов морской торговли между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 13

Договаривающиеся Стороны в пределах их национального законодательства будут прилагать усилия для поддержки и развития эффективного сотрудничества между властью и коммерческими организациями, которые работают в сфере морских перевозок в этих странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются поддерживать взаимные консультации и обмен информацией между их соответствующими судоходными организациями и предприятиями.

Статья 14

Любые споры, вытекающие из толкования или применения этого Соглашения будут решаться путем переговоров между компетентными органами Договаривающихся Сторон. Если упомянутые компетентные органы не смогут прийти к согласию, спор будет разрешен по дипломатическим каналам.

Статья 15

Договаривающиеся Стороны уведомляют друг друга по дипломатическим каналам о выполнении внутренних процедур, необходимых для вступления Соглашения в силу.

Это Соглашение вступает в силу с даты поступления последнего из этих уведомлений и действует в течение неопределенного срока.

Каждая из Договаривающихся Сторон может прекратить действие этого Соглашения путем предоставления официального уведомления другой Договаривающейся Стороне по дипломатическим каналам.

Это Соглашение прекращает свое действие через шесть месяцев с даты получения такого сообщения одной из Договаривающихся Сторон.

Совершено в г. Париж 15 сентября 2000 года в двух экземплярах, каждый на украинском и французском языках, причем все тексты являются аутентичными.

ЗАКОН УКРАЇНИ
Про ратифікацію Угоди
між Кабінетом Міністрів України і
Урядом Грецької Республіки
про торговельне судноплавство

Верховна Рада України **постановляє:**
Угоду між Кабінетом Міністрів України і Урядом Грецької Республіки про торговельне судноплавство, підписану в м. Києві 6 листопада 2000 року, ратифікувати.

Президент України

Л. КУЧМА

м. Київ
10 січня 2002 року
№ 2931–III

(Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 23. – Ст. 151)

Угода
між Кабінетом Міністрів України
і Урядом Грецької Республіки про торговельне
судноплавство

Кабінет Міністрів України і Уряд Грецької Республіки (надалі – дві Договірні Сторони), прагнучи розвитку співробітництва в галузі торговельного судноплавства між двома державами, а також маючи на увазі сприяння розвитку міжнародного судноплавства на засадах принципів вільного торговельного судноплавства, зважаючи на принципи, які викладено в міжнародному праві і, зокрема, міжнародних морських конвенціях, членами яких є обидві Договірні Сторони, вирішили укласти цю Угоду.

Стаття 1

З метою цієї Угоди:

1. Термін «судно Договірної Сторони» означає будь-яке судно, зареєстроване у Судновому Реєстрі цієї Договірної Сторони, і яке ходить під її прапором. Цей термін, однак, не включає:

- (а) військові та допоміжні судна військово-морського флоту;
- (б) судна, які виконують виключно адміністративні або державні функції;
- (с) науково-дослідницькі судна;
- (д) рибальські судна.

2. Термін «член екіпажу» означає капітана і будь-яку іншу особу, зайняту на борту судна виконанням обов'язків та робіт, пов'язаних з функціонуванням судна, і яку включено до судової ролі.

3. Термін «каботаж» означає перевезення вантажів і пасажирів між портами однієї з Договірних Сторін. Термін «каботаж» включає будь-яке перевезення вантажів, яке, хоча й супроводжується наскрізним коносаментом, і без зважень на їхнє походження та призначення, перевантажуються безпосередньо чи опосередковано в портах будь-якої із Договірних Сторін для перевезення до іншого порту тієї самої Договірної Сторони. Це ж саме стосується пасажирів, навіть якщо вони мають наскрізні квитки.

4. Термін «міжнародне морське перевезення» означає будь-яке перевезення судном, за виключенням випадків, коли судно здійснює перевезення виключно між пунктами, розташованими на території однієї з Договірних Сторін.

Стаття 2

Договірні Сторони розвиватимуть свої відносини у галузі судноплавства на засадах вільної та чесної конкуренції, свободи судноплавства і утримуватимуться від будь-яких дій, що завдали б шкоди міжнародним морським перевезенням і торгівлі.

Стаття 3

1. Договірні Сторони відповідно до свого національного законодавства докладатимуть зусиль для підтри-

мання і розвитку постійного співробітництва між Компетентними Органами своїх держав. Зокрема, Договірні Сторони домовились проводити консультації та здійснювати обмін інформацією з морських питань між своїми Компетентними Органами.

2. Термін «Компетентні Органи» означає:

в Україні – Міністерство транспорту;

в Грецькій Республіці – Міністерство морського торговельного флоту.

Стаття 4

1. Договірні Сторони домовились дотримуватись при здійсненні міжнародних морських перевезень принципів вільної та чесної конкуренції і, зокрема:

(а) гарантувати суднам України і Грецької Республіки безперешкодний доступ до перевезень морем вантажів і пасажирів між портами Договірних Сторін, а також між їх портами і портами третіх країн;

(б) гарантувати, що їх судна будуть мати право вільного надання міжнародних послуг «ріка – море» відповідно до національних законодавств Договірних Сторін;

(с) співпрацювати у подоланні перешкод, які заважатимуть розвитку морської торгівлі між портами Договірних Сторін;

(д) утримуватися від дій, що могли б перешкодити участі суден Договірних Сторін у морській торгівлі між портами Договірних Сторін і портами третіх країн;

(е) усунути будь-які односторонні обмеження відносно міжнародних перевезень вантажів і пасажирів, що частково або повністю зарезервовані за суднами Договірних Сторін;

(ф) усунути будь-які домовленості щодо розподілу вантажів, за умови, що такі домовленості мають місце в існуючих двосторонніх домовленостях Договірних Сторін.

2. Положення пункту 1 цієї Статті не обмежують права суден третіх країн на участь у морській торгівлі між портами Договірних Сторін.

3. Положення цієї Статті не перешкоджають Договірним Сторонам вживати відповідних заходів для забезпечення вільної участі їх торговельного флоту в міжнародній торгівлі на конкурентних засадах.

Стаття 5

Судна кожної з Договірних Сторін при заходах у порт іншої Договірної Сторони для вивантаження частини їх вантажу можуть, за умови додержання законодавства і правил цієї країни, залишити на борту частину вантажу, що призначена для іншого порту в цій або іншій країні, або передати її на інше судно без сплати додаткових податків, крім тих, що стягуються іншою Договірною Стороною у подібних випадках зі своїх суден.

Таким же чином, судна кожної з Договірних Сторін можуть заходити в один або декілька портів іншої Договірної Сторони для навантаження всього вантажу або його частини, призначеної для відправки до іноземних портів без сплати податків, крім тих, що стягуються іншою Договірною Стороною у подібних випадках зі своїх суден.

Стаття 6

1. Кожна Договірна Сторона надає суднам іншої Договірної Сторони таке ж ставлення, яке вона надає своїм власним суднам, що виконують міжнародні перевезення, стосовно вільного доступу до портів, надання місць біля причалів, а також повного використання портового обладнання, навантаження і розвантаження вантажів, перевалки, посадки та висадки пасажирів, сплати платежів і зборів, використання навігаційних послуг та здійснення інших звичайних комерційних операцій.

2. Положення пункту 1 цієї статті:

(а) не поширюються на порти, що не відкриті для заходу іноземних суден;

(б) не поширюються на правила в'їзду і перебування іноземців;

(с) не поширюються на діяльність, зарезервовану кожною Договірною Стороною для суден під своїм національним прапором або підприємств і організацій, зокрема: каботаж, рибальство, лоцманська проводка, буксирування, рятування і морська допомога;

(д) не зобов'язують будь-яку Договірну Сторону розповсюджувати на судна іншої Договірної Сторони виключення з вимог обов'язкової лоцманської проводки, які надаються власним суднам;

(е) не поширюються на імміграцію та перевезення іммігрантів.

Стаття 7

1. Якщо інше не передбачено будь-якою іншою статтею цієї Угоди, Договірні Сторони надаватимуть одна одній режим найбільшого сприяння в усіх інших питаннях стосовно судноплавства.

2. Положення пункту 1 цієї Статті не розповсюджуються на переваги, що випливають з участі кожної Договірної Сторони у будь-яких економічних інтеграційних угодах.

Стаття 8

Договірні Сторони вживатимуть відповідно до свого законодавства і портових правил, а також своїх

зобов'язань згідно з міжнародним правом всіх необхідних заходів для полегшення і прискорення морських перевезень, запобігання необґрунтованим затримкам суден, а також прискорення і спрощення, наскільки це можливо, виконання митних, санітарних, поліцейських, портових та інших формальностей у портах.

Стаття 9

1. Документи, що засвідчують національну приналежність судна, а також інші суднові документи, що їх видано і визнано однією з двох Договірних Сторін, визнаватимуться іншою Договірною Стороною. Що ж стосується безпеки судноплавства, Договірні Сторони визнають відповідні документи, що видаються ними своїм суднам за умови, що ці документи відповідають діючим міжнародним конвенціям.

2. Судна однієї з Договірних Сторін, що мають обмірні свідоцтва, не підлягають переобміру у портах іншої Договірної Сторони, і обміри, визначені у свідоцтві, приймаються за основу нарахування портових зборів усіх видів за умови, що згадані свідоцтва видано відповідно до вимог діючої Міжнародної конвенції про обмір суден. Обмірні свідоцтва для суден довжиною до 24 метрів, що видані відповідно до національного законодавства, взаємно визнаються.

Портові і лоцманські збори з танкерів з проміжними баластними танками або подвійним корпусом, що побудовані згідно з природоохоронними вимогами, зменшуватимуться:

(а) шляхом зменшення загального тоннажу судна на місткість проміжних баластних танків або подвійного корпусу відповідно до Резолюції ІМО (А 747 (18)), або

(б) шляхом застосування знижки, пропорційної співвідношенню місткості проміжних баластних танків або подвійного корпусу до загального тоннажу судна.

3. За винятком випадків примусового продажу суден, за рішенням суду судна будь-якої з двох Договірних Сторін не можуть бути зареєстрованими в Реєстрі іншої Договірної Сторони без представлення свідоцтва, виданого компетентними владами Договірної Сторони, де судно було зареєстровано, що підтверджує виключення судна з Реєстру цієї Договірної Сторони.

Стаття 10

1. Кожна з двох Договірних Сторін визнає посвідчення особи, видані компетентними владами іншої Договірної Сторони членам екіпажу, які є громадянами цієї Договірної Сторони, і гарантує особам, які мають такі посвідчення, права, зазначені в статтях 11 і 12 цієї Угоди, на тих самих умовах.

Такими посвідченнями є:

стосовно України – посвідчення особи моряка;

стосовно Грецької Республіки – Грецька книжка моряка і Грецький паспорт.

2. Положення статей 11 і 12 цієї Угоди розповсюджуються на будь-яку особу, яка не є громадянином однієї з Договірних Сторін, але володіє посвідченням особи відповідно до вимог Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства (1965 р.) з додатком, або яке було видано відповідно до Конвенції № 108 Міжнародної Організації Праці (1958 р.) стосовно національних посвідчень особи моряків.

3. Положення статей 11 і 12 цієї Угоди, наскільки це можливо, розповсюджуються на будь-яку особу, яка не є громадянином України або Грецької Республіки і яка володіє посвідченням особи, іншим ніж ті, що зазначені в пункті 2 цієї статті.

Стаття 11

1. Членам екіпажів суден однієї з двох Договірних Сторін, які мають посвідчення особи моряка, зазначені в статті 10 цієї Угоди, дозволяється тимчасово перебувати на березі без віз протягом перебування суден у портах іншої Договірної Сторони за умови, що капітани суден подають компетентним владам судову роль відповідно до чинних правил цього порту.

2. При сході на берег і поверненні на судно вищезазначені особи підлягають прикордонному і митному контролю, що діє у цьому порту.

Стаття 12

1. Особам, які володіють посвідченнями, зазначеними в статті 10 цієї Угоди, дозволяється в'їжджати або виїжджати з території іншої Договірної Сторони будь-яким транспортним засобом з метою прямування на своє судно або переходу на інше судно, прямування транзитом на своє судно в іншу країну або репатріації, або в термінових випадках, або на будь-яких інших підставах, визнаних владами цієї іншої Договірної Сторони.

2. В усіх випадках, зазначених в пункті 1 цієї статті, за винятком термінових випадків, моряки повинні мати відповідні візи іншої Договірної Сторони, які видаватимуться компетентними владами у можливо найкоротший термін.

Стаття 13

1. Стосовно положень статей 10 – 12 цієї Угоди національні правила Договірних Сторін щодо в'їзду, перебування і виїзду іноземців зберігають чинність в повному обсязі на територіях Договірних Сторін.

2. Кожна Договірна Сторона зберігає за собою право відмовити у в'їзді та/або перебуванні на її території моряку, якого вона вважає небажаним.

3. Положення статей 11 і 12 застосовуються також до осіб, які перебувають на борту суден Договірних

Сторін, які не є членами екіпажів і не включені до суднової ролі, але які виконують на борту судна обов'язки, що пов'язані з експлуатацією й обслуговуванням судна протягом рейсу і включені до спеціального списку.

Стаття 14

1. Якщо член екіпажу судна однієї з Договірних Сторін скоїть злочин на борту судна протягом його перебування у внутрішніх водах іншої Договірної Сторони, влади цієї Договірної Сторони не переслідують його без згоди компетентної дипломатичної або консульської особи першої Договірної Сторони, якщо:

- (а) наслідки злочину не поширюються на територію другої Договірної Сторони; або
- (b) злочин не порушує спокій чи громадський порядок і безпеку іншої Договірної Сторони; або
- (с) переслідування не викликано необхідністю упередження незаконного розповсюдження наркотичних речовин;
- (d) капітан судна не звернувся до слідчих органів; або
- (е) злочин не скоєно проти будь-якої особи, яка не є членом екіпажу цього судна.

2. У випадку, коли злочин скоєно на борту судна під прапором однієї з Договірних Сторін, що перетинає територіальне море іншої Договірної Сторони, і якщо злочин підпадає під кримінальну юрисдикцію, застосовуються положення статті 27 Конвенції ООН з міжнародного морського права (1982 р.).

3. (а) У випадках, зазначених у пунктах 1 і 2 цієї статті, компетентна дипломатична або консульська особа держави, під прапором якої ходить судно, заздалегідь сповіщається про вжиття будь-яких дій владами держави, де скоєно злочин.

(b) У термінових випадках таке сповіщення може бути зроблено одночасно із зазначеними діями.

4. При проведенні заходів кримінальної, цивільної та дисциплінарної відповідальності кожна Договірна Сторона вживатиме всіх необхідних заходів для уникнення затримки суден іншої Договірної Сторони. Якщо такої затримки уникнути неможливо, Договірні Сторони обмежуватимуть її до мінімуму або дозволятимуть вихід судна за умови надання гарантії.

Стаття 15

Судові та/або державні органи Договірних Сторін не вживатимуть будь-яких цивільних або інших дій, передбачених національним законодавством стосовно найму члена екіпажу судна іншої Договірної Сторони, якщо такі заходи не є вимогою компетентних дипломатичних або консульських осіб держави, під прапором якої ходить судно.

Стаття 16

1. Якщо судно однієї з Договірних Сторін зазнає аварії, сяде на мілину, буде викинуто на берег або зазнає будь-якої іншої аварії вздовж узбережжя іншої Договірної Сторони, судна та їх вантажі отримують на території останньої таке ж ставлення, яке надається своїм національним суднам і вантажам.

2. Суднам, екіпажам, пасажирам та вантажам буде гарантовано сприяння і надання у будь-який час допомоги в тому ж обсязі, що і своїм власним суднам.

3. Вантажі та речі, вивантажені або врятовані з суден, зазначених у пункті 1 цієї статті, не підлягають митному збору за умови, що їх доставлено на берег не для використання або споживання на території іншої Договірної Сторони.

4. Врятовані судна, які було викинуто на берег або на мілину, а також усі їх частини, уламки або пристрої та все обладнання, спорядження, провізія і вантажі, включаючи ті, що було викинуто в море такими суднами або суднами, що зазнали аварії, або надходження від їх продажу, а також усі документи, що їх було знайдено на борту викинутого на берег або на мілину судна, або такі, що їм належали, буде повернено судновласнику або його представникам на їх вимогу.

5. Положення цієї статті не обмежують права однієї з Договірних Сторін або осіб, уповноважених цією Договірною Стороною, вимагати від іншої Договірної Сторони або від уповноважених останньою Договірною Стороною осіб відповідну компенсацію за будь-які дії, які було вжито для рятування судна або будь-якої допомоги судну, екіпажу, пасажирам і вантажам.

Стаття 17

Положення цієї Угоди не обмежують прав і обов'язків Договірних Сторін, що впливають з чинних міжнародних конвенцій і договорів з морських питань.

Стаття 18

1. З метою забезпечення реалізації цієї Угоди, а також для проведення консультацій з принципових проблем двосторонніх відносин у галузі морського транспорту Договірні Сторони створюють спільний комітет, який збирається за домовленістю обох Договірних Сторін.

Крім нагляду за застосуванням цієї Угоди, комітет матиме право підготовки рекомендацій Компетентним Органам Договірних Сторін.

2. Представники, з яких складатиметься вищезазначений спільний комітет, а також порядок денний, що обговорюватиметься, узгоджуватиметься Компетентними Органами Договірних Сторін.

Стаття 19

Будь-які розбіжності в тлумаченні або застосуванні цієї Угоди регулюються шляхом безпосередніх переговорів між Компетентними Органами обох Договірних Сторін. У разі, якщо згоди не буде досягнуто, розбіжності врегульовуються по дипломатичних каналах.

Стаття 20

1. Цю Угоду укладено на необмежений термін.

2. Кожна з Договірних Сторін сповіщає іншу Договірну Сторону про завершення необхідних ратифікаційних процедур згідно з її Конституцією щодо набуття цієї Угодою чинності.

Угода набуває чинності на тридцятий день після отримання останнього повідомлення.

З цього дня втрачають чинність такі Угоди:

(а) Угода між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік і Урядом Грецької Республіки про торговельне судноплавство, підписана у Москві 16 грудня 1975 року;

(б) Угода між Союзом Радянських Соціалістичних Республік та Грецією про торгівлю і судноплавство в частині, що стосується питань судноплавства, підписана в Афінах 11 червня 1929 року.

Кожна з Договірних Сторін має право денонсувати цю Угоду письмовим повідомленням. Денонсація вступає в силу через дванадцять місяців з дати повідомлення про це іншій Договірній Стороні.

Вчинено в м. Києві 6 листопада 2000 року в двох примірниках трьома мовами: українською, грецькою і англійською, – всі тексти є автентичними.

У разі розбіжностей перевага надається тексту англійською мовою.

ЗАКОН УКРАИНЫ
О ратификации Соглашения
между Кабинетом Министров Украины
и Правительством Греческой Республики
о торговом судоходстве

Верховная Рада Украины **постановляет:**
Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Греческой Республики о торговом судоходстве, подписанное в г. Киеве 6 ноября 2000 года, ратифицировать.

Президент Украины

Л. КУЧМА

г. Киев
10 января 2002 года
№ 2931–III

(Ведомости Верховной Рады Украины. – 2002. – № 23. – Ст. 151)

Соглашение
между Кабинетом Министров Украины и
Правительством Греческой Республики о торговом
судоходстве

Кабинет Министров Украины и Правительство Греческой Республики (в дальнейшем – Договаривающиеся Стороны)

желая развития сотрудничества в отрасли торгового судоходства между двумя государствами, а также имея в виду содействие развитию международного судоходства на принципах свободного торгового судоходства имея ввиду принципы, изложенные в международном праве и, в частности, международных морских конвенциях, членами которых являются обе Договаривающиеся Стороны
решили заключить это Соглашение.

Статья 1

С целью этого Соглашения:

1. Термин «судно Договаривающейся Стороны» означает любое судно, зарегистрированное в Судовом Реестре этой Договаривающейся Стороны, и которое ходит под ее флагом. Этот термин, однако, не включает:

- (a) военные и вспомогательные суда военно-морского флота;
- (b) суда, которые выполняют исключительно административные или государственные функции;
- (c) научно-исследовательские суда;
- (d) рыболовные суда.

2. Термин «член экипажа» означает капитана и любое другое лицо, занятое на борту судна выполнением обязанностей и работ, связанных с функционированием судна, и которое включено в судовую роль.

3. Термин «каботаж» означает перевозку грузов и пассажиров между портами одной из Договаривающихся Сторон. Термин «каботаж» включает любую перевозку грузов, которая, хотя и сопровождается сквозным коносаментом, и без учета их происхождения и назначения, перегружаются непосредственно или опосредствовано в портах любой из Договаривающихся Сторон для перевозки в другой порт той же Договаривающейся Стороны. Это же касается пассажиров, даже если они имеют сквозные билеты.

4. Термин «международная морская перевозка» означает любую перевозку судном, за исключением случаев, когда судно осуществляет перевозку исключительно между пунктами, расположенными на территории одной из Договаривающихся Сторон.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут развивать свои отношения в отрасли судоходства на принципах свободной и честной конкуренции, свободы судоходства и воздерживаться от любых действий, которые нанесли бы вред международным морским перевозкам и торговле.

Статья 3

1. Договаривающиеся Стороны в соответствии со своим национальным законодательством будут прилагать

усилия для поддержки и развития постоянного сотрудничества между Компетентными Органами своих государств. В частности, Договаривающиеся Стороны договорились проводить консультации и осуществлять обмен информацией по морским вопросам между своими Компетентными Органами.

2. Термин «Компетентные Органы» означает:

в Украине – Министерство транспорта;

в Греческой Республике – Министерство морского торгового флота.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны договорились соблюдать при осуществлении международных морских перевозок принципов свободной и честной конкуренции и, в частности:

(а) гарантировать судам Украины и Греческой Республики беспрепятственный доступ к перевозкам морем грузов и пассажиров между портами Договаривающихся Сторон, а также между их портами и портами третьих стран;

(б) гарантировать, что их суда будут иметь право свободного предоставления международных услуг «река – море» в соответствии с национальным законодательством Договаривающихся Сторон;

(с) сотрудничать в преодолении препятствий, которые будут мешать развитию морской торговли между портами Договаривающихся Сторон;

(д) воздерживаться от действий, которые могли бы помешать участию судов Договаривающихся Сторон в морской торговле между портами Договаривающихся Сторон и портами третьих стран;

(е) устранить любые односторонние ограничения относительно международных перевозок грузов и пассажиров, которые частично или полностью зарезервированы за судами Договаривающихся Сторон;

(ф) устранить любые договоренности относительно распределения грузов, при условии, что такие договоренности имеют место в существующих двусторонних договоренностях Договаривающихся Сторон.

2. Положение пункта 1 этой Статьи не ограничивают права судов третьих стран на участие в морской торговле между портами Договаривающихся Сторон.

3. Положения этой Статьи не препятствуют Договорным Сторонам принимать соответствующие меры для обеспечения свободного участия их торгового флота в международной торговле на конкурентных принципах.

Статья 5

Суда каждой из Договаривающихся Сторон при заходах в порт другой Договаривающейся Стороны для выгрузки части их груза могут, при условии соблюдения законодательства и правил этой страны, оставить на борту часть груза, которая предназначена для другого порта в этой или другой стране, или передать ее на другое судно без уплаты дополнительных налогов, кроме тех, которые взыскиваются другой Договаривающейся Стороной в подобных случаях со своих судов.

Таким же образом, суда каждой из Договаривающихся Сторон могут заходить в один или несколько портов другой Договаривающейся Стороны для погрузки всего груза или его части, предназначенной для отправления к иностранным портам без уплаты налогов, кроме тех, которые взыскиваются другой Договаривающейся Стороной в подобных случаях со своих судов.

Статья 6

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет судам другой Договаривающейся Стороны такое же отношение, которое она предоставляет своим собственным судам, которые выполняют международные перевозки, относительно свободного доступа к портам, предоставление мест возле причалов, а также полного использования портового оборудования, погрузки и разгрузки грузов, перевалки, посадки и высадки пассажиров, уплаты платежей и сборов, использования навигационных услуг и осуществления других обычных коммерческих операций.

2. Положение пункта 1 этой статьи:

(а) не распространяются на порты, которые закрыты для захода иностранных судов;

(б) не распространяются на правила въезда и пребывания иностранцев;

(с) не распространяются на деятельность, зарезервированную каждой Договаривающейся Стороной для судов под своим национальным флагом или предприятий и организаций, в частности: каботаж, рыболовство, лоцманская проводка, буксировка, спасание и морская помощь;

(д) не обязывают Договаривающиеся Стороны распространять на суда другой Договаривающейся Стороны исключения из требований обязательной лоцманской проводки, которые предоставляются собственным судам;

(е) не распространяются на иммиграцию и перевозку иммигрантов.

Статья 7

1. Если другое не предусмотрено какой-либо статьей этого Соглашения, Договаривающиеся Стороны будут предоставлять друг другу режим наибольшего благоприятствования во всех других вопросах относительно судоходства.

2. Положение пункта 1 этой Статьи не распространяются на преимущества, которые следуют из участия каждой Договаривающейся Стороны в любых экономических интеграционных соглашениях.

Статья 8

Договаривающиеся Стороны будут принимать в соответствии со своим законодательством и портовыми правилами, а также своими обязательствами в соответствии с международным правом все необходимые меры для облегчения и ускорения морских перевозок, предотвращения необоснованных задержек судов, а также ускорения и упрощения, насколько это возможно, выполнение таможенных, санитарных, полицейских, портовых и других формальностей в портах.

Статья 9

1. Документы, удостоверяющие национальную принадлежность судна, а также другие судовые документы, которые выданы и признаны одной из двух Договаривающихся Сторон, будут признаваться другой Договаривающейся Стороной. Что же касается безопасности судоходства, Договаривающиеся Стороны признают соответствующие документы, которые выдаются ими своим судам при условии, что эти документы соответствуют действующим международным конвенциям.

2. Суды одной из Договаривающихся Сторон, которые имеют мерительные свидетельства, не подлежат переобмеру в портах другой Договаривающейся Стороны, и обмеры, определенные в свидетельстве, принимаются за основу начисления портовых сборов всех видов при условии, что упомянутые свидетельства выданы в соответствии с требованиями действующей Международной конвенции об обмере судов. Мерительные свидетельства для судов длиной до 24 метров, которые выданы в соответствии с национальным законодательством, признаются на взаимной основе.

Портовые и лоцманские сборы с танкеров с промежуточными балластными танками или двойным корпусом, построенные в соответствии с природоохранными требованиями, будут уменьшаться:

(а) путем уменьшения общего тоннажа судна на вместимость промежуточных балластных танков или двойного корпуса в соответствии с Резолюцией ИМО (А 747 (18)), или

(b) путем применения скидки, пропорциональной соотношению вместимости промежуточных балластных танков или двойного корпуса к общему тоннажу судна.

3. За исключением случаев принудительной продажи судов, по решению суда любой из двух Договаривающихся Сторон не могут быть зарегистрированы в Реестре другой Договаривающейся Стороны без представления свидетельства, выданного компетентными властями Договаривающейся Стороны, где судно было зарегистрировано, что подтверждает исключение судна из Реестра этой Договаривающейся Стороны.

Статья 10

1. Каждая из двух Договаривающихся Сторон признает удостоверения личности, выданные компетентными властями другой Договаривающейся Стороны членам экипажа, которые являются гражданами этой Договаривающейся Стороны, и гарантирует лицам, которые имеют такие удостоверения, права, указанные в статьях 11 и 12 этого Соглашения, на тех же условиях.

Таковыми удостоверениями являются:

относительно Украины – удостоверение личности моряка;

относительно Греческой Республики – Греческая книжка моряка и Греческий паспорт.

2. Положениями статей 11 и 12 этого Соглашения распространяются на любое лицо, которое не является гражданином ни одной из Договаривающихся Сторон, но владеет удостоверением личности в соответствии с требованиями Конвенции об облегчении международного морского судоходства (в 1965 г.) с приложением, или которое было выдано в соответствии с Конвенцией № 108 Международной Организации Труда (в 1958 г.) относительно национальных удостоверений личности моряка.

3. Положения статей 11 и 12 этого Соглашения, насколько это возможно, распространяются на любое лицо, которое не является гражданином Украины или Греческой Республики и которое владеет удостоверением личности, иным чем указанные в пункте 2 этой статьи.

Статья 11

1. Членам экипажей судов одной из двух Договаривающихся Сторон, которые имеют удостоверения личности моряка, указанные в статье 10 этого Соглашения, разрешается временно находиться на берегу без виз в течение времени пребывания судов в портах другой Договаривающейся Стороны при условии, что капитаны судов подают компетентным властям судовую роль в соответствии с действующими правилами этого порта.

2. При сходе на берег и возвращении на судно вышеупомянутые лица подлежат пограничному и таможенному контролю, действующему в этом порту.

Статья 12

1. Лицам, владеющим удостоверениями, указанными в статье 10 этого Соглашения, разрешается въезжать или выезжать с территории другой Договаривающейся Стороны любым транспортным средством с целью следования на свое судно или перехода на другое судно, следования транзитом на свое судно в другую страну или репатриации, или в срочных случаях, или на любых других основаниях, признанных властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, указанных в пункте 1 этой статьи, за исключением срочных случаев, моряк должен иметь соответствующие визы другой Договаривающейся Стороны, которые будут выдаваться компетентными властями в как можно более короткий срок.

Статья 13

1. Относительно положений статей 10 – 12 этого Соглашения национальные правила Договаривающихся Сторон относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев сохраняют действие в полном объеме на их территориях.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право отказать во въезде и/или пребывании на ее территории моряку, которого она считает нежелательным.

3. Положения статей 11 и 12 применяются также к лицам, которые находятся на борту судов Договаривающихся Сторон, которые не являются членами экипажей и не включены в судовую роль, но исполняют на борту судна обязанности, связанные с эксплуатацией и обслуживанием судна на протяжении рейса и включены в специальный список.

Статья 14

1. Если член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон совершит преступление на борту судна во время его пребывания во внутренних водах другой Договаривающейся Стороны, власти этой Договаривающейся Стороны не будут преследовать его без согласия компетентного дипломатического или консульской лица первой Договаривающейся Стороны, если:

(а) последствия преступления не распространяются на территорию другой Договаривающейся Стороны; или

(b) преступление не нарушает покой или общественный порядок и безопасность другой Договаривающейся Стороны; или

(с) преследование не вызвано необходимостью предупреждения незаконного распространения наркотических веществ;

(d) капитан судна не обратился к следственным органам; или

(е) преступление не совершено против любого лица, не являющегося членом экипажа этого судна.

2. В случае, когда преступление совершено на борту судна под флагом одной из Договаривающихся Сторон, которое пересекает территориальное море другой Договаривающейся Стороны, и если преступление подпадает под уголовную юрисдикцию, применяются положения статьи 27 Конвенции ООН по международному морскому праву (в 1982 г.).

3. (а) В случаях, указанных в пунктах 1 и 2 этой статьи, компетентное дипломатическое или консульское лицо государства, под флагом которого ходит судно, предварительно извещается о принятии любых действий властями государства, где совершено преступление.

(b) В срочных случаях такое извещение может быть совершено одновременно с указанными действиями.

4. При принятии мер уголовной, гражданской и дисциплинарной ответственности каждая Договаривающаяся Сторона будет принимать все необходимые меры для избежания задержания судов другой Договаривающейся Стороны. Если такого задержания избежать невозможно, Договаривающиеся Стороны будут ограничивать его до минимума или разрешать выход судна при условии предоставления гарантии.

Статья 15

Судебные и/или государственные органы Договаривающихся Сторон не будут принимать никаких гражданских или других действий, предусмотренных национальным законодательством относительно найма члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны, если такие меры не являются требованием компетентных дипломатических или консульских лиц государства, под флагом которого ходит судно.

Статья 16

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо другую аварию у побережья другой Договаривающейся Стороны, суда и их грузы получают на территории последней такое же отношение, какое предоставляется своим национальным судам и грузам.

2. Судам, экипажам, пассажирам и грузам будет гарантировано содействие и предоставление в любое время помощи в том же объеме, как и по отношению к своим собственным судам.

3. Грузы и вещи, выгруженные или спасенные из судов, указанных в пункте 1 этой статьи, не облагаются таможенными пошлинами при условии, что они доставлены на берег не для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

4. Спасенные суда, которые были выброшены на берег или на мель, а также все их части, обломки или устройства, оборудование, снаряжение, провизия и грузы, включая те, которые были выброшены в море такими судами или судами, потерпевшими кораблекрушение, или поступления от их продажи, а также все документы, которые были найдены на борту выброшенного на берег или на мель судна, или принадлежавшие им, будут возвращены судовладельцу или его представителям по их требованию.

5. Положения этой статьи не ограничивают права одной из Договаривающихся Сторон или лиц, уполномоченных этой Договаривающейся Стороной, требовать от другой Договаривающейся Стороны или от упол-

номоченных последней Договаривающейся Стороной лиц соответствующую компенсацию за любые действия, которые были предприняты для спасания судна или любой помощи судну, экипажу, пассажирам и грузам.

Статья 17

Положения этого Соглашения не ограничивают прав и обязанностей Договаривающихся Сторон, которые вытекают из действующих международных конвенций и договоров по морским вопросам.

Статья 18

1. С целью обеспечения реализации этого Соглашения, а также для проведения консультаций по принципиальным проблемам двусторонних отношений в отрасли морского транспорта Договаривающиеся Стороны создают совместный комитет, который собирается по договоренности обеих Договаривающихся Сторон.

Кроме надзора за применением этого Соглашения, комитет будет иметь право подготовки рекомендаций Компетентным Органам Договаривающихся Сторон.

2. Представители, из которых будет состоять вышеупомянутый совместный комитет, а также обсуждаемая повестка дня будет согласовываться Компетентными Органами Договаривающихся Сторон.

Статья 19

Любые разногласия в толковании или применении этого Соглашения регулируются путем непосредственных переговоров между Компетентными Органами обеих Договаривающихся Сторон. В случае, если согласие не будет достигнуто, разногласия разрешаются по дипломатическим каналам.

Статья 20

1. Это Соглашение заключено на неограниченный срок.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон уведомляет другую Договаривающуюся Сторону о завершении необходимых ратификационных процедур в соответствии с ее Конституцией относительно вступления этого Соглашения в силу.

Соглашение вступает в силу на тридцатый день после получения последнего уведомления.

С этого дня утрачивают свою силу следующие Соглашения:

(а) Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Греческой Республики о торговом судоходстве, подписанное в Москве 16 декабря 1975 года;

(б) Соглашение между Союзом Советских Социалистических Республик и Грецией о торговле и судоходстве в части, касающейся вопросов судоходства, подписанное в Афинах 11 июня 1929 года.

Каждая из Договаривающихся Сторон имеет право денонсировать это Соглашение письменным сообщением. Денонсация вступает в силу через двенадцать месяцев с даты сообщения об этом другой Договаривающейся Стороне.

Подписано в г. Киеве 6 ноября 2000 года в двух экземплярах на трех языках: украинском, греческом и английском, – все тексты являются аутентичными.

В случае разногласий преимущество отдается тексту на английском языке.

ЗАКОН УКРАЇНИ
Про ратифікацію Угоди між Урядом
України і Урядом Республіки Індія
про торговельне судноплавство

Верховна Рада України **постановляє:**

Угоду між Урядом України і Урядом Республіки Індія про торговельне судноплавство, підписану в м. Нью-Делі 3 жовтня 2002 року, ратифікувати.

Президент України

Л. КУЧМА

м. Київ

15 травня 2003 року

№ 797–IV

(Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 30. – Ст. 254)

Угода
між Урядом України і Урядом Республіки Індія
про торговельне судноплавство

Уряд України і Уряд Республіки Індія, далі «Договірні Сторони»,
бажаючи зміцнювати і розвивати торговельні та економічні відносини між двома країнами,
керуючись принципами рівності і взаємовигідного співробітництва, для поширення і поглиблення економічних відносин і торговельного співробітництва між двома країнами,
бажаючи розвивати торговельне судноплавство обох країн,
домовились про нижченаведене:

Стаття 1

Для цілей цієї Угоди:

I. Термін “судно” Договірної Сторони означає будь-яке торговельне судно, що плаває під національним прапором відповідної Договірної Сторони згідно з її національним законодавством. Цей термін виключає військові кораблі, рибальські судна, гідрографічні та науково-дослідницькі судна, а також спортивні судна зі сфери застосування цієї Угоди.

II. Термін “член екіпажу” означає капітана та будь-яку іншу особу, яка дійсно під час рейсу виконує на борту судна виконанням обов’язки, пов’язані з експлуатацією чи обслуговуванням судна, та чие ім’я включене до суднової ролі.

III. Компетентними органами Договірних Сторін є:

Від Уряду України – Міністерство транспорту;

Від Уряду Республіки Індія – Міністерство судноплавства.

Стаття 2

Договірні Сторони надають усебічне сприяння суднам обох країн та утримуються від будь-яких дій, які могли би завдати шкоди розвитку торговельного судноплавства.

Стаття 3

Договірні Сторони продовжують свої зусилля з підтримки та розвитку ефективного ділового співробітництва між компетентними органами, відповідальними за морські справи в своїх країнах. Зокрема, Договірні Сторони погоджуються проводити взаємні консультації та обмін інформацією між цими компетентними органами та сприяти розвитку контактів між відповідними судноплавними організаціями чи підприємствами.

Стаття 4

I. Договірні Сторони поважають права кожної Договірної Сторони максимально використовувати свій торговельний флот для обслуговування власної торгівлі з третіми країнами. Договірні Сторони домовились, що національні судноплавні компанії однієї Договірної Сторони будуть співпрацювати та підтримувати національні судноплавні компанії іншої Договірної Сторони для найбільш ефективного використання їхніх торговельних суден.

II. Стосовно вантажів однієї Договірної Сторони, що транспортуються до третьої сторони транзитом через морські порти іншої Договірної Сторони, обидві Договірні Сторони спільно погоджують шляхи максимального спрощення прямування територією одна одної.

Стаття 5

Кожна Договірна Сторона надаватиме суднам іншої Договірної Сторони режим найбільшого сприяння у всіх питаннях стосовно торговельного судноплавства, якщо інше не передбачено цією Угодою.

Стаття 6

Кожна Договірна Сторона забезпечує суднам іншої Договірної Сторони такий же режим стосовно вільного доступу до портів, використання портів, відкритих для відвідування іноземних суден, навантаження і розвантаження вантажів, посадки і висадки пасажирів, користування призначеними для судноплавства послугами і здійснення звичайних комерційних операцій, як і тим суднам, що плавають під її національним прапором та зайняті у міжнародних перевезеннях.

Положення цієї Статті:

- a) не поширюються на види діяльності, що зарезервовані кожною з Договірних Сторін для своїх організацій чи підприємств, зокрема на національний каботаж і рибальство;
- b) не зобов'язують одну Договірну Сторону поширювати на судна іншої Договірної Сторони винятки з правил обов'язкової лоцманської проводки, що надаються своїм власним суднам;
- c) не зачіпають правил в'їзду і перебування іноземців.

Стаття 7

Договірні Сторони у межах своїх законів та портових правил вживатимуть всіх необхідних заходів для полегшення та прискорення морських перевезень, запобігання затримкам суден та максимально можливого скорочення і спрощення митних та інших діючих у портах формальностей.

Стаття 8

I. Документи, що стосуються реєстрації суден, обмірні свідоцтва і свідоцтва про придатність до плавання та інші судові документи, видані або визнані однією з Договірних Сторін, визнаватимуться іншою Договірною Стороною.

II. Судна кожної з Договірних Сторін, які забезпечені законно наданими обмірними свідоцтвами, не підлягатимуть повторному вимірюванню тоннажу в портах іншої Договірної Сторони, і характеристики суден, зазначені в обмірних свідоцтвах, братимуться за основу при обчисленні відповідних портових зборів.

Стаття 9

I. Кожна з Договірних Сторін визнає посвідчення особи моряка, видані компетентними органами іншої Договірної Сторони.

Такими посвідченнями особи моряка є:

- для моряків українських суден – Посвідчення Особи Моряка;
- для моряків індійських суден – Постійний сертифікат про звільнення, сумісний з посвідченням особи моряка.

II. Кожна з Договірних Сторін дозволяє членам сімей членів екіпажу, які подорожують окремо від екіпажу, в'їзд у порти та транзитне пересування для прибуття на судно або залишення судна.

Стаття 10

Власникам згаданих у Статті 9 цієї Угоди посвідчень особи моряка дозволяється як членам екіпажу судна Договірної Сторони, що видала посвідчення особи моряка, протягом часу перебування судна в порту іншої Договірної Сторони тимчасово знаходитися на березі без в'їздної візи за умови, що капітан судна надав перелік членів екіпажу компетентним властям відповідно до правил, що діють у цьому порту.

При сходженні на берег та поверненні на судно згадані особи підпорядковуються встановленому в цьому порту паспортному та митному контролю.

Стаття 11

I. Власникам згаданих у Статті 9 цієї Угоди посвідчень особи моряка дозволяється в'їздити та пересуватися по території іншої Договірної Сторони будь-яким видом транспорту транзитом, коли вони прямують на своє судно чи переїждять на інше судно, або від'їжджають на батьківщину, чи подорожують з будь-якої іншої причини, яка буде прийнятна для компетентних властей іншої Договірної Сторони.

II. В усіх випадках, згаданих у пункті 1 цієї Статті, моряк повинен мати відповідну візу іншої Договірної Сторони, яка має бути видана компетентними властями у найкоротший строк.

III. Якщо власник згаданого в Статті 9 цієї Угоди посвідчення особи моряка не є громадянином жодної з двох країн, передбачена цією Статтею віза для в'їзду на територію чи транзитного проїзду по території іншої Договірної Сторони буде видаватися за умови, що такому власнику гарантується повернення на територію Договірної Сторони, що видала посвідчення особи моряка.

Стаття 12

I. З урахуванням умов статей 9 – 11 цієї Угоди зберігаються чинними правила в'їзду, перебування та виїзду іноземців на територіях Договірних Сторін.

II. Кожна з Договірних Сторін зберігає за собою право відмовити у доступі на свою територію будь-якому моряку, якого вона визнає небажаним. У цьому випадку компетентні дипломатичні чи консульські посадові особи Договірної Сторони, моряку якої було відмовлено у в'їзді, будуть повідомлені про таке рішення.

Стаття 13

I. Правоохоронні органи однієї Договірної Сторони не прийматимуть до розгляду позови, що виникають з угоди найму як члена екіпажу судна іншої Договірної Сторони, без згоди компетентної дипломатичної або консульської посадової особи країни прапора судна, за винятком випадків, коли договір найму був укладений у межах території першої Договірної Сторони.

II. У разі, якщо член екіпажу судна однієї з Договірних Сторін вчинить злочин на борту судна, що перебуває в територіальних водах іншої Договірної Сторони, власті останньої Договірної Сторони не переслідуватимуть його без згоди компетентної дипломатичної чи консульської офіційної особи країни прапора судна, якщо, на думку згаданих властей:

- a) наслідки злочину не поширюються на територію іншої Договірної Сторони;
- b) злочин не порушує громадський порядок держави та її безпеку;
- c) злочин за законами цієї Договірної Сторони не розглядається як тяжкий злочин;
- d) злочин не вчинено проти будь-якої особи, крім членів екіпажу цього судна;
- e) злочин не стосується незаконної торгівлі наркотичними засобами або психотропними речовинами.

III. Положення зазначеного пункту цієї Статті не обмежують права контролю і розслідування, які власті кожної Договірної Сторони мають згідно з національним законодавством.

Стаття 14

I. Якщо судно однієї з Договірних Сторін зазнає аварії, сяде на мілину, буде викинуто на берег або зазнає будь-якої іншої аварії в межах державного кордону іншої Договірної Сторони, то судну, екіпажу, пасажирам та вантажам буде надано на території останньої Договірної Сторони таку ж допомогу, яка надається цією Договірною Стороною власному національному судну, екіпажу, пасажирам і вантажам.

II. Ніяке мито не буде стягуватись однією Договірною Стороною з судна іншої Договірної Сторони, що зазнало аварію, його вантажу чи запасів, якщо тільки вони доставлені не для використання чи споживання на території першої зазначеної Договірної Сторони.

III. Ніщо в положеннях цієї Статті не перешкоджає застосуванню правил та законів Договірних Сторін та виконанню їхніх міжнародних обов'язків.

Стаття 15

Кожна з Договірних Сторін повідомить іншу Договірну Сторону про завершення процедур, необхідних для набуття цією Угодою чинності. Ця Угода набуває чинності через тридцять днів з дати останнього повідомлення.

Ця Угода залишається чинною протягом п'яти років і буде кожного разу автоматично продовжуватися на період в один рік, якщо жодна з Договірних Сторін не заявить про своє рішення переглянути Угоду чи будь-яке з її положень шляхом надання письмового повідомлення про це іншій Договірній Стороні не менш як за шість місяців до закінчення одного з вищезгаданих періодів.

На посвідчення чого нижчепідписані, належним чином уповноважені своїми відповідними Урядами, підписали цю Угоду.

Вчинено в м. Нью-Делі 03 жовтня 2002 р. в двох примірниках, кожний українською, хінді та англійською мовами, причому всі тексти є автентичними. У разі будь-яких розбіжностей у тлумаченні, текст англійською мовою матиме переважну силу.

ЗАКОН УКРАИНЫ

О ратификации Соглашения между Правительством Украины и Правительством Республики Индия о торговом судоходстве

Верховная Рада Украины **постановляет:**

Соглашение между Правительством Украины и Правительством Республики Индия о торговом судоходстве, подписанное в г. Нью-Дели 3 октября 2002 года, ратифицировать.

Президент Украины

Л. КУЧМА

г. Киев

15 мая 2003 года

№ 797–IV

(Ведомости Верховной Рады Украины. – 2003. – № 30. – Ст. 254)

Соглашение между Правительством Украины и Правительством Республики Индия о торговом судоходстве

Правительство Украины и Правительство Республики Индия, далее — «Договаривающиеся Стороны» желая укреплять и развивать торговые и экономические отношения между двумя государствами руководствуясь принципами равенства и взаимовыгодного сотрудничества, для распространения и углубления экономических отношений и торгового сотрудничества между двумя государствами желая развивать торговое судоходство обеих стран договорились о нижеследующем:

Статья 1

Для целей этого Соглашения:

I. Термин «судно» Договаривающейся Стороны означает любое торговое судно, которое плавает под национальным флагом соответствующей Договаривающейся Стороны в соответствии с ее национальным законодательством. Этот термин исключает военные корабли, рыболовные суда, гидрографические и научно-исследовательские суда, а также спортивные суда из сферы применения этого Соглашения.

II. Термин «член экипажа» означает капитана и любое другое лицо, которое действительно во время рейса занимается на борту судна исполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией или обслуживанием судна, и чье имя включено в судовую роль.

III. Компетентными органами Договаривающихся Сторон являются:

от Правительства Украины – Министерство транспорта;

от Правительства Республики Индия – Министерство судоходства.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны предоставляют всестороннее содействие судам обеих стран и воздерживаются от любых действий, которые могли бы нанести вред развитию торгового судоходства.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны продолжают свои усилия по поддержанию и развитию эффективного делового сотрудничества между компетентными органами, ответственными за морские дела в своих странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмен информацией между этими компетентными органами и содействовать развитию контактов между соответствующими судоходными организациями или предприятиями.

Статья 4

I. Договаривающиеся Стороны уважают права каждой Договаривающейся Стороны максимально использовать свой торговый флот для обслуживания собственной торговли с третьими странами. Дого-

варивающиеся Стороны договорились, что национальные судоходные компании одной Договаривающейся Стороны будут сотрудничать и поддерживать национальные судоходные компании другой Договаривающейся Стороны для наиболее эффективного использования их торговых судов.

II. Относительно грузов одной Договаривающейся Стороны, которые следуют в третью сторону транзитом через морские порты другой Договаривающейся Стороны, обе Договаривающихся Стороны совместно согласовывают пути максимального упрощения следования своими территориями.

Статья 5

Каждая Договаривающаяся Сторона будет предоставлять судам другой Договаривающейся Стороны режим наибольшего благоприятствования во всех вопросах относительно торгового судоходства, если иное не предусмотрено этим Соглашением.

Статья 6

Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает судам другой Договаривающейся Стороны такой же режим относительно свободного доступа к портам, использования портов, открытых для захода иностранных судов, погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, пользования предназначенными для судоходства услугами и осуществления обычных коммерческих операций, как и судам, плавающим под ее национальным флагом и занятым в международных перевозках.

Положение этой Статьи:

- а) не распространяются на виды деятельности, которые зарезервированы каждой из Договаривающихся Сторон для своих организаций или предприятий, в частности на национальный каботаж и рыболовство;
- б) не обязывают одну Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны исключения из правил обязательной лоцманской проводки, которые предоставляются своим судам;
- с) не затрагивают правил въезда и пребывания иностранцев.

Статья 7

Договаривающиеся Стороны в пределах своих законов и портовых правил будут принимать все необходимые меры для облегчения и ускорения морских перевозок, предотвращения задержки судов и максимально возможного сокращения и упрощения таможенных и других действующих в портах формальностей.

Статья 8

I. Документы, которые касаются регистрации судов, мерительные свидетельства и свидетельства о пригодности к плаванию и других судовых документах, выданных или признанных одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться другой Договаривающейся Стороной.

II. Суды каждой из Договаривающихся Сторон, которые обеспечены законно выданными мерительными свидетельствами, не будут подлежать повторному измерению тоннажа в портах другой Договаривающейся Стороны, и характеристики судов, отмеченные в мерительных свидетельствах, будут брать за основу при начислении соответствующих портовых сборов.

Статья 9

I. Каждая из Договаривающихся Сторон признает удостоверение личности моряка, выданное компетентными органами другой Договаривающейся Стороны.

Таковыми удостоверениями личности моряка являются:

- для моряка украинских судов – Удостоверение Личности Моряка;
- для моряка индийских судов – Постоянный сертификат об освобождении, совместимый с удостоверением личности моряка.

II. Каждая из Договаривающихся Сторон разрешает членам семей членов экипажа, которые путешествуют отдельно от экипажа, въезд в порты и транзитное передвижение для прибытия на судно или оставление судна.

Статья 10

Владельцам упомянутых в Статье 9 этого Соглашения удостоверений личности моряка разрешается как членам экипажа судна Договаривающейся Стороны, которая выдала удостоверение личности моряка, в течение времени пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны временно находиться на берегу без въездной визы при условии, что капитан судна предоставил перечень членов экипажа компетентным властям в соответствии с правилами, которые действуют в этом порту.

При сходе на берег и возвращении на судно упомянутые лица подчиняются установленному в этом порту паспортному и таможенному контролю.

Статья 11

I. Владельцам упомянутых в Статье 9 этого Соглашения удостоверений личности моряка разрешается въезжать и передвигаться по территории другой Договаривающейся Стороны любым видом транспорта транзитом, когда они следуют на свое судно или переезжают на другое судно, или отбывают на родину, путешествуют по любой другой причине, которая окажется приемлемой для компетентных властей другой

Договаривающейся Стороны.

II. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1 этой Статьи, моряк должен иметь соответствующую визу другой Договаривающейся Стороны, которая должна быть выдана компетентными властями в кратчайший срок.

III. Если владелец упомянутого в Статье 9 этого Соглашения удостоверения личности моряка не является гражданином ни одной из двух стран, предусмотренная этой Статьей виза для въезда на территорию или транзитного проезда по территории другой Договаривающейся Стороны будет выдаваться при условии, что такому владельцу гарантируется возвращение на территорию Договаривающейся Стороны, которая выдала удостоверение личности моряка.

Статья 12

I. С учетом условий статей 9 – 11 этого Соглашения сохраняют свое действие правила въезда, пребывания и выезда иностранцев на территории Договаривающихся Сторон.

II. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию любому моряку, которого она признает нежелательным. В этом случае компетентные дипломатические или консульские должностные лица Договаривающейся Стороны, моряку которой было отказано во въезде, будут поставлены в известность о таком решении.

Статья 13

I. Правоохранительные органы одной Договаривающейся Стороны не будут принимать к рассмотрению иски, которые возникают из соглашения найма в качестве члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны, без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица страны флага судна, за исключением случаев, когда договор найма был заключен на территории первой Договаривающейся Стороны.

II. В случае, если член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон совершит преступление на борту судна, которое находится в территориальных водах другой Договаривающейся Стороны, власти последней Договаривающейся Стороны не будут преследовать его без согласия компетентного дипломатического или консульского официального лица страны флага судна, если, по мнению упомянутых властей:

- a) последствия преступления не распространяются на территорию другой Договаривающейся Стороны;
- b) преступление не нарушает общественный порядок государства и его безопасность;
- c) преступление по законам этой Договаривающейся Стороны не рассматривается как тяжкое;
- d) преступление не совершено против любого лица, кроме членов экипажа этого судна;
- e) преступление не касается незаконной торговли наркотическими средствами или психотропными веществами.

III. Положения отмеченного пункта этой Статьи не ограничивают права контроля и расследования, которые имеют власти каждой Договаривающейся Стороны в соответствии с национальным законодательством.

Статья 14

I. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо иную аварию в пределах государственной границы другой Договаривающейся Стороны, то судну, его экипажу, пассажирам и грузу будет предоставлена на территории этой последней Договаривающейся Стороны такая же помощь, какая предоставляется этой Договаривающейся Стороной ее национальному судну, экипажу, пассажирам и грузу.

II. Никакие таможенные пошлины не будут взиматься одной Договаривающейся Стороной с потерпевшего кораблекрушение судна другой Договаривающейся Стороны, его груза или припасов, если только они не переданы для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

III. Ничто в положениях этой Статьи не препятствует применению правил и законов Договаривающихся Сторон и выполнению их международных обязательств.

Статья 15

Каждая из Договаривающихся Сторон уведомляет другую Договаривающуюся Сторону о завершении процедур, необходимых для вступления этого Соглашения в силу. Это Соглашение вступает в силу через тридцать дней с даты последнего уведомления.

Это Соглашение действует в течение пяти лет и будет каждый раз автоматически продлеваться на один год, если ни одна из Договаривающихся Сторон не заявит о своем решении пересмотреть Соглашение или любое из его положений путем предоставления письменного уведомления об этом другой Договаривающейся Стороне не менее чем за шесть месяцев до окончания одного из вышеупомянутых периодов.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали это Соглашение.

Подписано в г. Нью-Дели 3 октября в 2002 г. в двух экземплярах, каждый на украинском, хинди и английском языках, причем все тексты являются аутентичными. В случае любых разногласий в толковании, текст на английском языке будет иметь преимущественную силу.

Угода між Урядом України та Урядом Республіки Грузія про торговельне судноплавство

Уряд України та Уряд Республіки Грузія, що іменуються надалі «Договірні Сторони»,
бажаючи розвивати відносини між двома країнами і зміцнювати їхнє співробітництво в галузі торговельного судноплавства на принципах свободи міжнародного судноплавства,
сприяти розвитку торговельного обміну між ними в рамках чорноморського економічного співробітництва,
погодилися про нижченаведене:

Стаття 1

У цій Угоді:

1. Термін “судно Договірної Сторони” означає будь-яке судно, зареєстроване на території цієї Сторони і яке плаває під його прапором відповідно до його законодавства.

Однак цей термін не включає:

військові кораблі й інші державні судна, що експлуатуються в некомерційних цілях,
рибальські судна.

2. Термін “член екіпажу” означає будь-яку особу, дійсно зайняту під час рейсу на борту судна виконанням обов’язків, пов’язаних з експлуатацією судна або обслуговуванням на ньому, і включену в судову роль.

Стаття 2

Договірні Сторони всіляко сприятимуть здійсненню принципу волі торговельного мореплавства і утримуватися від будь-яких дій, що могли б завдати шкоди нормальному розвитку міжнародного судноплавства.

Стаття 3

1. Договірні Сторони погоджуються:

- а) сприяти участі суден Договірних Сторін у перевезеннях морем між портами їхніх країн;
- б) співробітничати в усуненні перешкод, що можуть ускладнювати розвиток перевезень між портами їхніх країн;
- в) не перешкоджати суднам однієї Договірної Сторони брати участь у перевезеннях між портами іншої Договірної Сторони і портами третіх країн.

2. Положення пункту 1 цієї статті не торкається права суден третіх країн брати участь у перевезеннях між портами Договірних Сторін.

Стаття 4

1. Кожна Договірна Сторона надасть суднам іншої Договірної Сторони таке ж сприяння, як і своїм суднам, щодо вільного доступу в порти, надання місць біля причалу, використання портів для навантаження і розвантаження вантажів, посадки і висадки пасажирів, і використання послуг, призначених для морського судноплавства.

2. Кожна Договірна Сторона надасть суднам під прапором третіх країн, що експлуатуються морськими судноплавними підприємствами іншої Договірної Сторони, сприяння, передбачене в пункті 1, якщо це не суперечить його зобов’язанням, що витікають з міжнародних угод або його відповідним правовим розпорядженням.

3. Положення пунктів 1 і 2:

- а) не поширюються на порти або частини портів, не відкриті для заходу іноземних суден;
- б) не застосовуються до діяльності, що резервується кожною з Договірних Сторін для своїх підприємств або організацій, включаючи, зокрема, каботаж, порятунок і буксирування;
- в) не застосовуються до правил про обов’язкову лоцманську проводку для іноземних суден;
- г) не торкаються застосування правил, що стосуються в’їзду і перебування іноземців.

4. Кожна Договірна Сторона надасть суднам іншої Договірної Сторони недискримінаційний режим по відношенню до портових зборів і плат, що застосовується до суден під іноземним прапором.

Стаття 5

Кожна Договірна Сторона вживатиме, у рамках своїх законів і портових правил, усі необхідні заходи для полегшення і прискорення морських перевезень, запобігання затримок суден і максимально можливого прискорення і спрощення здійснення митних та інших формальностей у портах, що не викликають необхідність.

Стаття 6

1. Видані або визнані однією з Договірних Сторін судові документи, що знаходяться на борту, визнаватимуться й іншою Договірною Стороною.

2. Судна однієї Договірної Сторони, забезпечені належним чином виданими документами про обмірювання суден, звільняються від нового обмірювання в портах іншої Договірної Сторони. Ці документи братимуться за основу при обчисленні портових зборів.

Стаття 7

Кожна Договірна Сторона надасть власникам посвідчень особи моряка, виданих належним чином компетентною владою іншої Договірної Сторони, права, передбачені Конвенцією по полегшенню міжнародного морського судноплавства 1965 р. і Конвенцією МОП № 108.

Такими посвідченнями особи є:

- по відношенню до держави Україна – посвідчення моряка України;
- по відношенню до Республіки Грузія – посвідчення моряка Грузії.

Стаття 8

1. Судова влада однієї Договірної Сторони не розглядатиме позови, що витікають з договору найму на роботу як члена екіпажу судна іншої Договірної Сторони.

2. Якщо член екіпажу судна однієї з Договірних Сторін вчинить правопорушення на борту цього судна під час перебування цього судна у внутрішніх водах Договірної Сторони, влада цієї іншої Договірної Сторони не переслідуватиме його за законом без згоди компетентної дипломатичної або консульської посадової особи держави прапора, крім випадків, коли, на думку згаданої влади:

- а) наслідки правопорушення поширюються на територію держави, у якій знаходиться судно; або
- б) правопорушення, яким порушується громадський порядок у цій державі або її безпека; або
- в) правопорушення вчинено проти будь-якої особи, що не є членом екіпажу цього судна;
- г) переслідування є необхідним для припинення незаконної торгівлі наркотичними засобами або психотропними речовинами.

3. У випадках, зазначених у пункті 2 цієї статті, прибережна держава на прохання капітана судна повідомляє дипломатичну або консульську посадову особу держави прапора про вжиття яких-небудь заходів і сприяє встановленню контакту між зазначеною посадовою особою й екіпажем судна. У випадках крайньої терміновості це повідомлення може бути зроблене в той час, коли вживаються зазначені заходи.

4. Положення пункту 2 цієї статті не торкається права контролю і розслідування, яке влади кожної з Договірних Сторін мають відповідно до свого законодавства.

Стаття 9

1. Якщо судно однієї з Договірних Сторін зазнає лиха або аварії поблизу берегів іншої Договірної Сторони, то судно, його екіпаж, пасажирів і вантаж користуватимуться перевагами і пільгами, що надаються цією іншою Договірною Стороною в таких випадках своєму судну, його екіпажеві, пасажирів і вантажам.

2. Предмети, врятовані із судна, згаданого в пункті 1, не будуть обкладатися митом, якщо тільки вони не передані для використання або споживання на території іншої Договірної Сторони.

Стаття 10

Судноплавні підприємства однієї Договірної Сторони звільняються на території іншої Договірної Сторони від податків на доходи, що отримуються за перевезення вантажів з портів і на порти цієї іншої Договірної Сторони.

Стаття 11

1. Для нагляду за застосуванням даної Угоди створюється Змішана комісія, що обговорюватиме питання, які становлять взаємний інтерес, що витікають із застосування цієї Угоди, зокрема питання двостороннього торговельного судноплавства, а також загальні питання міжнародного торговельного судноплавства.

Змішана комісія може створювати робочі групи для обговорення окремих питань і вироблення відповідних рекомендацій, що подаватимуться на розгляд Змішаної комісії.

2. Змішана комісія збирається на прохання однієї з Договірних Сторін. Порядок денний для кожного засідання змішаної комісії визначається за узгодженням між компетентними органами, що відають питаннями судноплавства.

Компетентними органами Договірних Сторін є:

- з боку Уряду України – Міністерство транспорту;
- з боку Уряду Республіки Грузія – Міністерство транспорту.

Стаття 12

Розбіжності, що можуть виникнути при застосуванні і тлумаченні цієї Угоди, мають бути урегульовані в дусі взаєморозуміння між компетентними органами Договірних Сторін.

У випадку неможливості досягнення згоди Договірні Сторони вирішуватимуть спори по дипломатичних каналах.

Стаття 13

1. Ця Угода набирає чинності з дня, коли Договірні Сторони повідомлять одна одній у письмовій формі про виконання необхідних внутрішньодержавних процедур.

2. Ця Угода діятиме протягом шести місяців з дня, коли одна з Договірних Сторін повідомить у письмовій формі іншу Договірну Сторону про свій намір припинити її дію.

Вчинено в м. Києві 13 квітня 1993 року в двох дійсних примірниках, кожний російською мовою, причому всі тексти мають однакову силу.

Соглашение между Правительством Украины и правительством Республики Грузия о торговом судоходстве

Правительство Украины и Правительство Республики Грузия, именуемые в дальнейшем «Договаривающиеся Стороны»,
желая развивать отношения между двумя странами и укреплять их сотрудничество в области торгового судоходства на принципах свободы международного судоходства,
содействовать развитию торгового обмена между ними в рамках черноморского экономического сотрудничества,
согласились о нижеследующем:

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Термин “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, зарегистрированное на территории этой Стороны и плавающее под его флагом в соответствии с его законодательством.

Однако этот термин не включает:

военные корабли и другие государственные суда, эксплуатируемые в некоммерческих целях, рыболовные суда.

2. Термин “член экипажа” означает любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут оказывать всемерное содействие осуществлению принципа свободы торгового мореплавания и воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья 3

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:

- а) способствовать участию судов Договаривающихся Сторон в перевозках морем между портами их стран;
- б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднять развитие перевозок между портами их стран;
- в) не препятствовать судам одной Договаривающейся Стороны участвовать в перевозках между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.

2. Положение пункта 1 настоящей статьи не затрагивает право судов третьих стран участвовать в перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 4

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны такое же обращение, как и своим судам, в отношении свободного доступа в порты, предоставления мест у причала, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, и использования услуг, предназначенных для морского судоходства.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам под флагом третьих стран, эксплуатируемым морскими судоходными предприятиями другой Договаривающейся Стороны, обращение предусмотренное в пункте 1, если это не противоречит его обязательствам, вытекающим из международных соглашений или его соответствующим правовым предписаниям.

3. Положения пунктов 1 и 2:

- а) не распространяется на порты или части портов, не открытые для захода иностранных судов;
- б) не применяется к деятельности, которая резервируется каждой из Договаривающихся Сторон для своих предприятий или организаций, включая, в частности, каботаж, спасение и буксировку;
- в) не применяются к правилам об обязательной лоцманской проводке для иностранных судов;
- г) не затрагивают применение правил, касающихся въезда и пребывания иностранцев.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны не дискриминационный режим в отношении портовых сборов и плат, применяемый к судам под иностранным флагом.

Статья 5

Каждая Договаривающаяся Сторона будет принимать, в рамках своих законов и портовых правил, все необходимые меры для облегчения и ускорения морских перевозок, предотвращения не вызываемых необходимостью задержек судов и максимально возможного ускорения и упрощения осуществления таможенных и иных формальностей в портах.

Статья 6

1. Выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон и находящиеся на борту судовые документы будут признаваться и другой Договаривающейся Стороной.

2. Суда одной Договаривающейся Стороны, снабженные должным образом выданными документами об обмере судов, освобождаются от нового обмера в портах другой Договаривающейся Стороны. Эти документы будут приниматься за основу при исчислении портовых сборов.

Статья 7

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит владельцам удостоверений личности моряка, выданных должным образом компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, предусмотренные Конвенцией по облегчению международного морского судоходства 1965 г. и Конвенцией МОТ № 108.

Таковыми удостоверениями личности являются:

в отношении государства Украина – удостоверение моряка Украины;

в отношении Республики Грузия – удостоверение моряка Грузии.

Статья 8

1. Судебные власти одной Договаривающейся Стороны не будут принимать к рассмотрению иски, вытекающие из договора найма на работу в качестве члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны.

2. Когда член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон совершит правонарушение на борту этого судна во время пребывания этого судна во внутренних водах Договаривающейся Стороны, власти этой другой Договаривающейся Стороны не преследуют его по закону без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица государства флага, кроме случаев, когда, по мнению упомянутых властей:

а) последствия правонарушения распространяются на территорию государства, в котором находится судно; или

б) правонарушение такого рода, что им нарушается общественный порядок в этом государстве или его безопасность; или

в) правонарушение совершено против любого лица, не являющегося членом экипажа этого судна;

г) преследование является необходимым для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами или психотропными веществами.

3. В случаях, указанных в пункте 2 настоящей статьи, прибрежное государство по просьбе капитана судна уведомляет дипломатическое или консульское должностное лицо государства флага до принятия каких-либо мер и способствует установлению контакта между указанным должностным лицом и экипажем судна. В случаях крайней срочности это уведомление может быть сделано в то время, когда принимаются указанные меры.

4. Положение пункта 2 настоящей статьи не затрагивает право контроля и расследования, которое власти каждой из Договаривающихся Сторон имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья 9

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит бедствие или кораблекрушение у берегов другой Договаривающейся Стороны, то судно, его экипаж, пассажиры и груз будут пользоваться преимуществами и льготами, которые предоставляются этой другой Договаривающейся Стороной в таких случаях своему судну, его экипажу, пассажирам и грузам.

2. Предметы, спасенные с судна, упомянутого в пункте 1, не будут облагаться никакими таможенными пошлинами, если только они не переданы для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 10

Судоходные предприятия одной Договаривающейся Стороны освобождаются на территории другой Договаривающейся Стороны от налогов на доходы, получаемые за перевозки грузов из портов и на порты этой другой Договаривающейся Стороны.

Статья 11

1. Для наблюдения за применением настоящего Соглашения создается Смешанная комиссия, которая будет обсуждать представляющие взаимный интерес вопросы, вытекающие из применения настоящего Соглашения, в частности вопросы двустороннего торгового судоходства, а также общие вопросы международного торгового судоходства.

Смешанная комиссия может создавать рабочие группы для обсуждения отдельных вопросов и выработки соответствующих рекомендаций, которые будут представляться на рассмотрение Смешанной комиссии.

2. Смешанная комиссия собирается по просьбе одной из Договаривающихся Сторон. Повестка дня для каждого заседания смешанной комиссии определяется по согласованию между компетентными органами, ведающими вопросами судоходства.

Компетентными органами Договаривающихся Сторон являются:
со стороны Правительства Украины – Министерство транспорта;
со стороны Правительства Республики Грузия – Министерство транспорта.

Статья 12

Разногласия, которые могут возникнуть при применении и толковании настоящего Соглашения, должны быть урегулированы в духе взаимопонимания между компетентными органами Договаривающихся Сторон.

В случае невозможности достижения согласия Договаривающиеся Стороны будут разрешать спор по дипломатическим каналам.

Статья 13

1. Настоящее Соглашение вступает в силу со дня, когда Договаривающиеся Стороны уведомят друг друга в письменной форме о выполнении необходимых внутригосударственных процедур.

2. Настоящее Соглашение будет действовать впредь до истечения шести месяцев со дня, когда одна из Договаривающихся Сторон уведомит в письменной форме другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить его действие.

Совершено в г. Киеве 13 апреля 1993 года в двух подлинных экземплярах, каждый на русском языке, причем все тексты имеют одинаковую силу.

ЗАКОН УКРАЇНИ
Про ратифікацію Угоди
між Кабінетом Міністрів України та
Урядом Спеціального Адміністративного Району
Гонконг Китайської Народної Республіки
про морський транспорт

Верховна Рада України **постановляє:**

Угоду між Кабінетом Міністрів України та Урядом Спеціального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки про морський транспорт, підписану в м. Гонконг 2 квітня 2003 року, ратифікувати.

Президент України

Л.КУЧМА

м. Київ, 18 лютого 2004 року

№ 1504–IV

(Відомості Верховної Ради. – 2004. – № 19. – Ст.280)

Угода
між Кабінетом Міністрів України
та Урядом Спеціального Адміністративного
Району Гонконг Китайської Народної Республіки
про морський транспорт

Кабінет Міністрів України та Уряд Спеціального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки (Спеціальний Адміністративний Район Гонконг), далі «Договірні Сторони», з метою розвитку дружніх відносин між Договірними Сторонами, прагнучи сприяти загальному розвитку комерційних та економічних відносин між Договірними Сторонами, бажаючи розвивати торговельне судноплавство між Договірними Сторонами, домовилися про наступне:

Стаття 1

Для цілей цієї Угоди:

1. Термін “компетентний орган” означає з боку України – Міністерство транспорту України, з боку Спеціального Адміністративного Району Гонконг – Бюро економічного розвитку та праці або його уповноважений орган.

2. Термін “судно Договірної Сторони” означає будь-яке судно, зареєстроване в судовому реєстрі цієї Договірної Сторони та – (а) стосовно України, судно плаває під національним прапором України;

(б) стосовно Спеціального Адміністративного Району Гонконг, судно плаває під національним прапором Китайської Народної Республіки і регіональним прапором Спеціального Адміністративного Району Гонконг.

Цей термін, однак, не включає військові та некомерційні судна.

3. Термін “член екіпажу” означає:

(а) у випадку України капітана та будь-якого члена екіпажу, що має посвідчення, як визначено у Статті 9 цієї Угоди, ім'я якого внесено до судової ролі судна та який працює або виконує обов'язки на борту судна;

(б) у випадку Спеціального Адміністративного Району Гонконг капітана та будь-якого моряка, що має посвідчення, як визначено у Статті 9 цієї Угоди, або капітана чи будь-якого моряка з третьої країни, який тимчасово наймається на судно та ім'я якого внесено до судової ролі судна та працює або виконує обов'язки на борту судна.

Стаття 2

Договірні Сторони сприяють свободі торговельного судноплавства та утримуються від будь-яких дій, які можуть перешкоджати нормальному розвитку міжнародного судноплавства.

Стаття 3

Договірні Сторони, згідно їх чинного законодавства, докладають зусиль для підтримки та розвитку ефективних робочих відносин між органами влади, відповідальними за морський транспорт на їх територіях.

Зокрема, Договірні Сторони погоджуються проводити взаємні консультації, обмінюватися інформацією між Урядовими органами, що відповідають за морські відносини на їх територіях, та заохочуватимуть розвиток контактів між їх відповідними морськими організаціями та морськими підприємствами.

Стаття 4

1. Договірні Сторони домовились:

(а) сприяти участі їх суден в морській торгівлі між Договірними Сторонами;

(б) співпрацювати в усуненні перешкод, які можуть виникнути на шляху розвитку морської торгівлі між Договірними Сторонами;

(с) не перешкоджати фрахтувальникам, вантажовідправникам та вантажоотримувачам використовувати судна однієї Договірної Сторони в морській торгівлі між портами іншої Договірної Сторони та портами третіх країн, відповідно до законів і законодавства та міжнародних угод, що є чинними для Договірних Сторін.

2. Положення цієї статті не впливають на права суден третіх країн для прийняття участі в морській торгівлі між портами Договірних Сторін.

Стаття 5

Кожна Договірна Сторона надає суднам та членам екіпажу іншої Договірної Сторони національний режим найбільшого сприяння, включаючи вільний захід, перебування та вихід з портів, повне використання портів, включаючи портове обладнання, завантаження та розвантаження вантажів, перевантаження, висадку та посадку пасажирів, сплату портових зборів і виплат, та інших сприянь і послуг, що стосуються навігаційних та комерційних операцій, які мають відношення до суден, їх вантажів та пасажирів.

Стаття 6

Договірні Сторони, відповідно до своїх законів та портових правил, вживають всіх необхідних заходів щодо спрощення та прискорення морських перевезень з метою запобігання необґрунтованим затримкам суден та прискорення і спрощення, наскільки це можливо, проходження митних та інших формальностей, запроваджених в портах.

Стаття 7

1. Кожна з Договірних Сторін визнає приналежність суден іншої Договірної Сторони на основі реєстраційних документів, що належним чином видані компетентним органом Договірної Сторони для її суден.

2. Кожна з Договірних Сторін визнає суднові документи, що належним чином видані компетентним органом іншої Договірної Сторони для її суден.

3. У випадку визнання обмірних свідоцтв кожна з Договірних Сторін визнає їх у той самий спосіб, як визначено у Міжнародному обмірному свідоцтві згідно з Міжнародною Конвенцією про обмірювання тоннажу суден 1969 р., та у таких випадках судна, що мають такі свідоцтва, не підлягають повторному обміру у портах іншої Договірної Сторони. Портові збори та сплати розраховуються на основі вищезазначеного свідоцтва про обмірювання тоннажу суден.

Стаття 8

Якщо судно однієї Договірної Сторони зазнає корабельної аварії, сяде на мілину, буде викинуто на берег або зазнає будь-якого нещасного випадку в прилеглих територіях іншої Договірної Сторони:

(а) судно та вантаж мають на території останньої Сторони такі ж привілеї, які надаються національному судну або вантажу.

(б) екіпаж та пасажирів, а також саме судно і його вантаж отримують у будь-який час допомогу та сприяння в тому ж обсязі, як і у випадку з судном останньої Сторони; і

(с) вантаж та майно, вивантажені або врятовані з судна, не обкладаються ніяким митом за умови, що вони доставлені на територію іншої Договірної Сторони не для використання чи споживання.

Стаття 9

1. Кожна Договірна Сторона визнає посвідчення особи моряка, належним чином видане іншою Договірною Стороною.

2. Цими посвідченнями особи є:

(а) у випадку України – «Посвідчення особи моряка»;

(б) у випадку Спеціального Адміністративного Району Гонконг – «Паспорт» або «Ідентифікаційна книжка моряка».

3. Кожна Договірна Сторона також визнає посвідчення, видані морякам, які є громадянами третіх країн, владами третіх країн за умови, що вони визнаються як паспорт або документ, що замінює паспорт, відповідно до законів Договірної Сторони.

Стаття 10

1. Власникам посвідчень особи, що визначені в Статті 9 цієї Угоди, які є членами екіпажу судна однієї Договірної Сторони, дозволяється тимчасово сходити на берег без візи протягом стоянки судна в порту іншої Договірної Сторони, за умови надання капітаном судна компетентним органам порту списку членів екіпажу у відповідності з портовими правилами.

2. (а) У відношенні до портів України члени екіпажу судна при сході на берег та поверненні на судно підлягають відповідному обов'язковому прикордонному та митному контролю.

(б) У відношенні до портів Спеціального Адміністративного Району Гонконг члени екіпажу судна при сході на берег та поверненні на судно підлягають відповідному обов'язковому імміграційному та митному контролю.

Стаття 11

1. Власники посвідчень, визначених в статті 9 цієї Угоди, мають право незалежно від виду транспорту в'їжджати на територію іншої Договірної Сторони або прямувати транзитом через її територію з метою посадки на своє судно, переходу на інше судно, повернення в свою країну або з будь-якою іншою метою, яка погоджена іншою Договірною Стороною.

2. У всіх випадках, визначених в пункті 1, морякам однієї Договірної Сторони видаються візи компетентними органами іншої Договірної Сторони. Такі візи видаються з найменшою затримкою.

3. Кожна Договірна Сторона залишає за собою право відмовити у в'їзді на свою територію будь-якому моряку, якого вона вважає небажаним, навіть якщо він має посвідчення особи, визначене в статті 9.

Стаття 12

Ця Угода не впливає на права та обов'язки, що виникають з інших міжнародних або регіональних угод, що діють у будь-якій або в обох Договірних Сторонах.

Стаття 13

Договірні Сторони сприяють у заснуванні на своїх територіях відповідних представництв судноплавних організацій іншої Договірної Сторони. Характер і діяльність таких представництв регулюється відповідно до усіх чинних законів, законодавства, положень і правил Договірної Сторони.

Стаття 14

1. З метою імплементації положень цієї Угоди засновується Спільна комісія.
2. Засідання Комісії проводяться за запитом будь-якої з Договірних Сторін.
3. Склад Комісії та сфера її діяльності визначаються Компетентними Органами обох Договірних Сторін.

Стаття 15

Будь-який спір щодо тлумачення або застосування положень цієї Угоди вирішується Спільною комісією шляхом переговорів на основі взаєморозуміння.

Стаття 16

1. Кожна з Договірних Сторін повідомляє іншу Договірну Сторону про виконання процедур, необхідних відповідно до її законів щодо набуття Угодою чинності.

2. Угода набуває чинності на 30-й день з дня останнього повідомлення.

3. Ця Угода залишається чинною, доки будь-яка з Договірних Сторін не повідомить у письмовій формі іншу Договірну Сторону про свій намір припинити дію цієї Угоди. Угода втрачає чинність через шість місяців з дати отримання такого повідомлення іншою Договірною Стороною.

Вчинено у Гонконгу 2 квітня 2003 року в двох примірниках, кожний українською та англійською мовами, причому обидва тексти є автентичними. У випадку розбіжностей у тлумаченні перевага надається англійському тексту.

ЗАКОН УКРАИНЫ
О ратификации Соглашения между Кабинетом
Министров Украины и Правительством
Специального Административного Района
Гонконг Китайской Народной Республики
о морском транспорте

Верховная Рада Украины **постановляет:**

Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Специального Административного Района Гонконг Китайской Народной Республики о морском транспорте, подписанную в г. Гонконг 2 апреля 2003 года, ратифицировать.

Президент Украины

Л.КУЧМА

г. Киев, 18 февраля 2004 года
№ 1504-IV

(Ведомости Верховной Рады. – 2004. – № 19. – Ст.280)

Соглашение
между Кабинетом Министров Украины и
Правительством Специального Административного
Района Гонконг Китайской Народной Республики
о морском транспорте

Кабинет Министров Украины и Правительство Специального Административного Района Гонконг Китайской Народной Республики (Специальный Административный Район Гонконг), далее «Договаривающиеся Стороны», с целью развития дружеских отношений между Договаривающимися Сторонами, стремясь содействовать общему развитию коммерческих и экономических отношений между Договаривающимися Сторонами, желая развивать торговое судоходство между Договаривающимися Сторонами, договорились о следующем:

Статья 1

Для целей этого Соглашения:

1. Термин «компетентный орган» означает со стороны Украины – Министерство транспорта Украины, со стороны Специального Административного Района Гонконг – Бюро экономического развития и труда или его уполномоченный орган.

2. Термин «судно Договаривающейся Стороны» означает любое судно, зарегистрированное в судовом реестре этой Договаривающейся Стороны и,

(а) относительно Украины, судно плавает под национальным флагом Украины;

(б) относительно Специального Административного Района Гонконг, судно плавает под национальным флагом Китайской Народной Республики и региональным флагом Специального Административного Района Гонконг.

Этот термин, однако, не включает военные и некоммерческие суда.

3. Термин «член экипажа» означает:

(а) в случае Украины капитана и любого члена экипажа, который имеет удостоверение, как определено в Статье 9 этого Соглашения, имя которого внесено в судовую роль судна и который работает или исполняет обязанности на борту судна;

(б) в случае Специального Административного Района Гонконг капитана и любого моряка, который имеет удостоверение, как определено в Статье 9 этого Соглашения, или капитана или любого моряка из третьей страны, который временно нанимается на судно и имя которого внесено в судовую роль судна и работает или исполняет обязанности на борту судна.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны содействуют свободе торгового судоходства и воздерживаются от любых действий, которые могут препятствовать нормальному развитию международного судоходства.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны, в соответствии с их действующим законодательством, прилагают усилия для поддержки и развития эффективных рабочих отношений между органами власти, ответственными за морской транспорт на их территориях.

В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации, обмениваться информацией между Правительственными органами, которые отвечают за морские отношения на их территориях, и будут поощрять развитие контактов между соответствующими морскими организациями и морскими предприятиями.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны договорились:

(а) содействовать участию их судов в морской торговле между Договаривающимися Сторонами;
(б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могут возникнуть на пути развития морской торговли между Договаривающимися Сторонами;

(с) не препятствовать фрахтовальщикам, грузоотправителям и грузополучателям использовать суда одной Договаривающейся Стороны в морской торговле между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран, в соответствии с законами и законодательством и международными соглашениями, которые действуют для Договаривающихся Сторон.

2. Положения этой статьи не влияют на права судов третьих стран для принятия участия в морской торговле между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 5

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет судам и членам экипажа другой Договаривающейся Стороны национальный режим наибольшего благоприятствования, включая свободный заход, пребывание и выход из портов, полное использование портов, включая портовое оборудование, загрузку и выгрузку грузов, перегрузку, высадку и посадку пассажиров, уплату портовых сборов и выплат, и других содействий и услуг, которые касаются навигационных и коммерческих операций, которые имеют отношение к судам, их грузам и пассажирам.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны, в соответствии со своими законами и портовыми правилами, принимают все необходимые меры относительно упрощения и ускорения морских перевозок с целью предотвращения необоснованных задержек судов и ускорения и упрощения, насколько это возможно, прохождения таможенных и других формальностей, принятых в портах.

Статья 7

1. Каждая из Договаривающихся Сторон признает принадлежность судов другой Договаривающейся Стороны на основе регистрационных документов, которые должным образом выданы компетентным органом Договаривающейся Стороны для ее судов.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон признает судовые документы, которые должным образом выданы компетентным органом другой Договаривающейся Стороны для ее судов.

3. В случае признания мерительных свидетельств каждая из Договаривающихся Сторон признает их так, как определено в Международном мерительном свидетельстве в соответствии с Международной Конвенцией по обмеру тоннажа судов в 1969 г., и в таких случаях суда, которые имеют такие свидетельства, не подлежат повторному обмеру в портах другой Договаривающейся Стороны. Портовые сборы и уплаты рассчитываются на основе вышеупомянутого свидетельства об обмере тоннажа судов.

Статья 8

Если судно одной Договаривающейся Стороны потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит любую другую аварию в прилежащих территориях другой Договаривающейся Стороны:

(а) судно и груз имеют на территории последней Стороны такие же привилегии, которые предоставляются национальному судну или грузу.

(б) экипаж и пассажиры, а также само судно и его груз получают в любое время помощь и содействие в том же объеме, как и в случае с судном последней Стороны; и

(с) груз и имущество, выгруженные или спасенные с судна, не будут облагаться никакой пошлиной при условии, что они доставлены на территорию другой Договаривающейся Стороны не для использования или потребления.

Статья 9

1. Каждая Договаривающаяся Сторона признает удостоверение личности моряка, должным образом выданное другой Договаривающейся Стороной.

2. Этими удостоверениями личности являются:

- (а) в случае Украины – «Удостоверения личности моряка»;
- (б) в случае Специального Административного Района Гонконг – «Паспорт» или «Идентификационная книжка моряка».

3. Каждая Договаривающаяся Сторона также признает удостоверения, выданные морякам, которые являются гражданами третьих государств, властями третьих государств при условии, что они признаются в качестве паспорт или документ, который заменяет паспорт, в соответствии с законами Договаривающейся Стороны.

Статья 10

1. Владельцам удостоверений личности, которые указаны в Статье 9 этого Соглашения, являющимся членами экипажа судна одной Договаривающейся Стороны, разрешается временно сходить на берег без визы в течение стоянки судна в порту другой Договаривающейся Стороны, при условии предоставления капитаном судна компетентным органам порта списка членов экипажа в соответствии с портовыми правилами.

2. (а) По отношению к портам Украины члены экипажа судна при сходе на берег и возвращении на судно подлежат соответствующему обязательному пограничному и таможенному контролю.

(б) По отношению к портам Специального Административного Района Гонконг члены экипажа судна при сходе на берег и возвращении на судно подлежат соответствующему обязательному иммиграционному и таможенному контролю.

Статья 11

1. Владельцы удостоверений, указанных в статье 9 этого Соглашения, имеют право независимо от вида транспорта въезжать на территорию другой Договаривающейся Стороны или следовать транзитом через ее территорию с целью посадки на свое судно, перехода на другое судно, возвращения в свою страну или с любой другой целью, которая согласована с другой Договаривающейся Стороной.

2. Во всех случаях, определенных в пункте 1, моряку одной Договаривающейся Стороны выдаются визы компетентными органами другой Договаривающейся Стороны. Такие визы выдаются с наименьшей задержкой.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право отказать во въезде на свою территорию любому моряку, которого она считает нежелательным, даже если он имеет удостоверение личности, указанное в статье 9.

Статья 12

Это Соглашение не влияет на права и обязанности, которые вытекают из других международных или региональных соглашений, которые действуют в одной или в обеих Договаривающихся Сторонах.

Статья 13

Договаривающиеся Стороны содействуют в создании на своих территориях соответствующих представительств судоходных организаций другой Договаривающейся Стороны. Характер и деятельность таких представительств регулируется в соответствии со всеми действующими законами, законодательством, положениями и правилами Договаривающейся Стороны.

Статья 14

1. С целью имплементации положений этого Соглашения учреждается Совместная комиссия.

2. Заседания Комиссии проводятся по запросу любой из Договаривающихся Сторон.

3. Состав Комиссии и сфера ее деятельности определяются Компетентными Органами обеих Договаривающихся Сторон.

Статья 15

Любой спор относительно толкования или применения положений этого Соглашения решается Совместной комиссией путем переговоров на основе взаимопонимания.

Статья 16

1. Каждая из Договаривающихся Сторон уведомляет другую Договаривающуюся Сторону о выполнении процедур, необходимых в соответствии с ее законами относительно вступления Соглашения в силу.

2. Соглашение вступает в силу на 30-й день со дня последнего уведомления.

3. Это Соглашение действует, пока любая из Договаривающихся Сторон не уведомит в письменной форме другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие этого Соглашения. Соглашение утрачивает силу через шесть месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной.

Совершено в Гонконге 2 апреля 2003 года в двух экземплярах, каждый на украинском и английском языках, причем оба текста являются аутентичными. В случае разногласий в толковании преимущество отдается английскому тексту.

ЗАКОН УКРАЇНИ
Про ратифікацію Угоди
між Кабінетом Міністрів України і
Урядом Сирійської Арабської Республіки
про торговельне судноплавство

Верховна Рада України **постановляє:**
Угоду між Кабінетом Міністрів України і Урядом Сирійської Арабської Республіки про торговельне судноплавство, підписану 5 червня 2003 року в м. Києві, ратифікувати.

Президент України

Л. КУЧМА

м. Київ, 18 лютого 2004 року
№ 1503–IV

(Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 19. – Ст. 279)

Угода
між Кабінетом Міністрів України
і Урядом Сирійської Арабської Республіки
про торговельне судноплавство

Кабінет Міністрів України і Уряд Сирійської Арабської Республіки, у подальшому – Договірні Сторони, бажаючи розвивати торговельне судноплавство між двома країнами на засадах рівності та взаємної вигоди і робити внесок у розвиток міжнародного судноплавства на засадах принципів свободи мореплавства, погодились про нижченаведене:

Стаття 1

Метою даної Угоди є:

- організовувати і розвивати взаємовідносини між двома державами в сфері торговельного судноплавства,
- забезпечувати координацію судноплавства,
- уникати дій, що завдають шкоди нормальному розвитку морської діяльності,
- сприяти загальному розвитку торговельних і економічних відносин між двома державами в цілому,
- співпрацювати в сфері суднобудівництва й судноремонту.

Стаття 2

У цій Угоді:

1. Термін “Компетентна Влада” означає:
в Україні – Міністерство транспорту;
в Сирійській Арабській Республіці – Міністерство транспорту.
2. Термін “судно Договірної Сторони” означає будь-яке судно, що зареєстроване на території цієї Договірної Сторони і несе її прапор згідно з її законами.
Цей термін, однак, не включає:
 - військові кораблі, інші цивільні судна, що збудовані або використовуються за некомерційним призначенням,
 - рибальські судна.
3. Термін “член екіпажу судна” означає капітана чи будь-яку особу, яка дійсно зайнята під час рейсу на борту судна виконанням обов’язків, що пов’язані з експлуатацією й обслуговуванням судна та чие ім’я включено до судової ролі.
4. Термін “судноплавна компанія Договірної Сторони” означає судноплавну компанію, яка має свою юридичну адресу на території однієї з Договірних Сторін і визнається як така Компетентною Владою.

Стаття 3

Ця Угода застосовується на територіях України та Сирійської Арабської Республіки, які включають їхні територіальні води.

Однак, положення даної Угоди не поширюються на:

- види діяльності, що зарезервовані за законами кожної з Договірних Сторін для власних організацій,

включаючи, зокрема, каботаж, буксирування, лоцманську проводку, рятування, портові послуги, морську допомогу, рибальство, що здійснюється у територіальних водах кожної Договірної Сторони і судноплавство внутрішніми водними шляхами;
– правила в'їзду і перебування іноземців.

Стаття 4

1. Ця Угода регулює відносини між двома державами в сфері торговельного судноплавства. Договірні Сторони підтверджують свою прихильність до принципів свободи торговельного судноплавства і згоджуються уникати дій, що завдають шкоди діяльності їхніх суден та нормальному розвитку міжнародного судноплавства.

2. Кожна Договірна Сторона забезпечує суднам іншої Договірної Сторони таке ж ставлення, як і до своїх власних суден, у частині вільного доступу до портів, використання портів для навантаження й розвантаження вантажів і для посадки й висадки пасажирів, здійснення звичайних комерційних операцій і користування всіма існуючими послугами для мореплавства.

3. Положення пункту 2 цієї Статті не зобов'язують будь-яку з Договірних Сторін поширювати на судна іншої Договірної Сторони виключення з обов'язкової лоцманської проводки, що надаються своїм власним суднам;

4. Кожна Договірна Сторона гарантує суднам іншої Договірної Сторони недискримінаційне відношення в частині портових зборів і податків у відповідності до тарифів для іноземних суден.

Стаття 5

Договірні Сторони вживатимуть у межах свого законодавства всі можливі заходи для скорочення простоїв суден їхніх судноплавних компаній у їхніх портах і спрощення адміністративних, митних і карантинних формальностей.

Стаття 6

Договірні Сторони домовились:

1. Сприяти участі суден обох Договірних Сторін в усіх перевезеннях двосторонньої морської торгівлі, незважаючи на умови торговельних контрактів.

3 цією метою вони, зокрема, будуть заохочувати створення спільних судноплавних ліній у відповідності до принципів рівності та взаємної вигоди;

2. Не перешкоджати участі суден однієї Договірної Сторони в перевезеннях вантажів морської торгівлі між портами іншої Договірної Сторони і портами третіх країн;

3. Що умови цієї Статті не обмежують право суден третіх країн брати участь у перевезеннях вантажів морської торгівлі між портами Договірних Сторін.

Стаття 7

Кожна Договірна Сторона визнає посвідчення особи моряків, видані Компетентною Владою іншої Договірної Сторони. Такими посвідченнями особи є:

- для України – Посвідчення особи моряка;
- для Сирійської Арабської Республіки – Паспорт сирійського моряка.

Для членів екіпажів третіх країн, які працюють на борту суден будь-якої Договірної Сторони, посвідченнями особи є ті, що видані Компетентною Владою третьої країни у відповідності до положень Конвенції про полегшення міжнародних морських перевезень (1965) і додатку до неї, або ті, що видані у відповідності до Конвенції № 108 Міжнародної Організації Праці (1958) стосовно національних посвідчень особи моряків, прийнятих кожною з Договірних Сторін.

Стаття 8

Будь-яка особа-власник документів посвідчення особи, зазначених у Статті 7, має право, незалежно від використаного виду транспорту:

1) прибувати на територію іншої Договірної Сторони для прямування на певне судно у певному порту цієї держави;

2) перетинати територію іншої Договірної Сторони для прямування на певне судно, яке стоїть у певному порту, або переводу з судна, яке туди заходить, на інше судно, яке стоїть у порту Договірної Сторони чи в порту за кордоном, з дотриманням законів і правил, чинних на кожній з територій.

В усіх наведених випадках члени екіпажу суден Договірних Сторін повинні мати візу іншої Договірної Сторони, яка надається якомога швидше.

3) Якщо член екіпажу-власник зазначених документів посвідчення особи – сходить на берег у порту іншої Договірної Сторони з причин здоров'я або з іншої причини, яку визнано за поважну Компетентними Владами, останні надають необхідне право для цієї особи залишатися на їхній території та повернутися до батьківщини або дістатися іншого порту будь-яким видом транспорту.

Стаття 9

1. Без шкоди для положень Статті 8, застосовуються чинні закони й правила кожної Договірної Сторони щодо в'їзду, перебування і переміщення іноземців.

2. Договірні Сторони зберігають право відмовити у в'їзді на свою територію будь-якій особі, яка має вищезазначене посвідчення особи моряка, але яку вони визнають небажаною.

Стаття 10

1. Договірні Сторони взаємно визнають національність суден на основі документів про реєстрацію, які є належним чином виданими Компетентною Владою іншої Договірної Сторони згідно з її національними законами й правилами.

2. Договірні Сторони взаємно визнають обмірні свідоцтва та інші суднові документи, належним чином видані Компетентною Владою іншої Договірної Сторони.

3. Усі портові збори та платежі стягуються відповідно до законів, правил і положень, що застосовуються в портах кожної з обох Договірних Сторін.

Стаття 11

1. Якщо судно однієї з Договірних Сторін зазнає корабельної аварії, є викинуте на берег, сяє на мілину або зазнає будь-якої іншої аварії біля берегів іншої Договірної Сторони, судно і вантаж на території цієї іншої Сторони отримають таке саме ставлення, як і її власні судна й вантажі.

2. Екіпаж і пасажир, а також саме судно і його вантаж у будь-який час отримають можливу допомогу і захист у тому ж обсязі, як у випадку з національним судном, і про це будуть сповіщені негайно відповідні влади зацікавленої Договірної Сторони, такі як дипломатичний агент або консульський службовець.

3. Усі плати, що стягуються за такі операції, застосовуються у відповідності до законів, правил і тарифів, установлених кожною відповідною Договірною Стороною.

4. Вантаж і майно, вивантажені або врятовані з судна у випадках, застережених у пункті 1 цієї Статті, не обкладатимуться ніяким митом, за умови, що їх доставлено на територію іншої Договірної Сторони не для використання чи споживання.

Стаття 12

1. Судові органи однієї Договірної Сторони не прийматимуть до розгляду позови, що виникають з угоди найму як члена екіпажу судна іншої Договірної Сторони, без інформування компетентної дипломатичної або консульської посадової особи країни прапора судна, за винятком випадків, коли договір найму був укладений в межах території першої Договірної Сторони.

2. У випадку, якщо член екіпажу судна однієї Договірної Сторони здійснить правопорушення на борту судна, що знаходиться в межах порту іншої Договірної Сторони, влада цієї іншої Сторони не буде переслідувати його, якщо ці влади вважають, що:

- a) наслідки злочину не поширюються на територію цієї Договірної Сторони;
- b) злочин не порушує громадський порядок цієї держави чи її безпеку;
- c) злочин за законами цієї держави не розглядається як тяжкий злочин;
- d) злочин не здійснено проти будь-якої особи, крім членів екіпажу цього судна;
- e) злочин не пов'язаний з незаконним перевезенням наркотичних засобів або психотропних речовин.

3. Положення пункту 2 цієї Статті не обмежує права контролю і розслідування, які влади кожної з Договірних Сторін має згідно зі своїм законодавством.

Стаття 13

Договірні Сторони в межах свого національного законодавства продовжать зусилля для підтримки й розвитку ефективного співробітництва між владами й установами будь-якої Договірної Сторони, що працюють у сфері морських перевезень і портових послуг, і, зокрема:

– Договірні Сторони домовились проводити взаємні консультації та обмін інформацією між їх відповідними судноплавними організаціями і підприємствами;

– Договірні Сторони домовились шукати й розвивати всі можливі форми співробітництва в галузі суднобудівництва й судноремонту, навчальних закладів та будь-яких інших форм навчання, пов'язаних з експлуатацією, дослідженнями й вивченням морських перевезень.

Стаття 14

З метою контролю за виконанням даної Угоди, обміну думками з питань, що становлять взаємний інтерес, і розгляду будь-яких інших проблем судноплавства, Спільна Морська Комісія, яка складатиметься з представників, призначених Компетентними Владами обох Договірних Сторін, збирається щорічно або за проханням однієї з Договірних Сторін.

Стаття 15

Будь-які суперечки з тлумачення або застосування цієї Угоди будуть урегульовані Спільною Морською Комісією.

Якщо Спільна Морська Комісія не зможе дійти згоди, суперечку буде вирішено через дипломатичними каналами.

Стаття 16

Будь-які зміни та доповнення до цієї Угоди можуть бути внесені за взаємною згодою і оформлені у вигляді Додаткового протоколу, який буде є невід'ємною частиною цієї Угоди.

Стаття 17

1) Ця Угода набуває чинності через 30 днів з дати отримання дипломатичними каналами останнього з письмових повідомлень про виконання Договірними Сторонами внутрішньодержавних процедур, необхідних для набуття цієї Угодою чинності.

2) Ця Угода укладається строком на п'ять років і автоматично продовжується на наступні однорічні періоди, якщо жодна з Договірних Сторін за 6 місяців до завершення терміну дії Угоди письмово дипломатичними каналами не повідомить іншу сторону про свій намір припинити її дію.

Вчинено в м. Києві 5 червня 2003 року в двох примірниках, кожний українською, арабською і англійською мовами, причому всі тексти є автентичними. У випадку виникнення розбіжностей щодо тлумачення даної Угоди перевага надається тексту англійською мовою.

ЗАКОН УКРАИНЫ
О ратификации Соглашения
между Кабинетом Министров Украины и
Правительством Сирийской Арабской Республики о
торговом судоходстве

Верховная Рада Украины **постановляет:**
Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Сирийской Арабской Республики о торговом судоходстве, подписанную 5 июня 2003 года в г. Киеве, ратифицировать.

Президент Украины

Л. КУЧМА

г. Киев, 18 февраля 2004 года
№ 1503–IV

(Ведомости Верховной Рады Украины. – 2004. – № 19. – Ст. 279)

Соглашение
между Кабинетом Министров Украины и
Правительством Сирийской Арабской Республики
о торговом судоходстве

Кабинет Министров Украины и Правительство Сирийской Арабской Республики, далее – Договаривающиеся Стороны

желая развивать торговое судоходство между двумя странами на принципах равенства и взаимной выгоды и делать вклад в развитие международного судоходства на принципах принципов свободы мореплавания согласились о нижеследующем:

Статья 1

Целью данного Соглашения является:

- организовывать и развивать взаимоотношения между двумя государствами в сфере торгового судоходства
- обеспечивать координацию судоходства
- избегать действий, которые наносят вред нормальному развитию морской деятельности
- содействовать общему развитию торговых и экономических отношений между двумя государствами в целом
- сотрудничать в сфере судостроения и судоремонта.

Статья 2

В этом Соглашении:

1. Термин “Компетентная Власть” означает:
в Украине – Министерство транспорта;
в Сирийской Арабской Республике – Министерство транспорта.
2. Термин “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, которое зарегистрировано на территории этой Договаривающейся Стороны и несет ее флаг по ее закону.
Этот термин, однако, не включает:
– военные корабли, другие гражданские суда, которые построены или используются по некоммерческому назначению
– рыболовные суда.
3. Термин “член экипажа судна” означает капитана или любое лицо, которое действительно занято во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, которые связаны с эксплуатацией и обслуживанием судна и чье имя включено в судовую роль.
4. Термин “судоходная компания Договаривающейся Стороны” означает судоходную компанию, которая имеет свой юридический адрес на территории одной из Договаривающихся Сторон и признается в качестве таковой Компетентной Властью.

Статья 3

Это Соглашение применяется на территориях Украины и Сирийской Арабской Республики, которые включают их территориальные воды.

Однако, положения данного Соглашения не распространяются на:

- виды деятельности, которые зарезервированы по законам каждой из Договаривающихся Сторон для собственных организаций, включая, в частности, каботаж, буксировку, лоцманскую проводку, спасание, портовые услуги, морскую помощь, рыболовство, которое осуществляется в территориальных водах каждой Договаривающейся Стороны и судоходство по внутренним водным путям;
- правила въезда и пребывания иностранцев.

Статья 4

1. Это Соглашение регулирует отношения между двумя государствами в сфере торгового судоходства.

Договаривающиеся Стороны подтверждают свою приверженность принципам свободы торгового судоходства и соглашаются избегать действий, наносящих вред деятельности их судов и нормальному развитию международного судоходства.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает судам другой Договаривающейся Стороны такое же отношение, как и собственным судам, в части свободного доступа к портам, использования портов для погрузки и разгрузки грузов и для посадки и высадки пассажиров, осуществления обычных коммерческих операций и пользования всеми существующими услугами для мореплавания.

3. Положения пункта 2 этой Статьи не обязывают Договаривающиеся Стороны распространять на свои суда исключения из обязательной лоцманской проводки, которые предоставляются своим собственным судам;

4. Каждая Договаривающаяся Сторона гарантирует судам другой Договаривающейся Стороны недискриминационное отношение в части портовых сборов и налогов в соответствии с тарифами для иностранных судов.

Статья 5

Договаривающиеся Стороны будут принимать в пределах своего законодательства все возможные меры для сокращения простоев судов их судоходных компаний в их портах и упрощения административных, таможенных и карантинных формальностей.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны договорились:

1. Содействовать участию судов обеих Договаривающихся Сторон во всех перевозках двусторонней морской торговли, невзирая на условия торговых контрактов.

С этой целью они, в частности, будут поощрять создание общих судоходных линий в соответствии с принципами равенства и взаимной выгоды;

2. Не препятствовать участию судов одной Договаривающейся Стороны в перевозках грузов морской торговли между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран;

3. Что условия этой Статьи не ограничивают право судов третьих стран принимать участие в перевозках грузов морской торговли между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 7

Каждая Договаривающаяся Сторона признает удостоверения личности моряков, выданные Компетентной Властью другой Договаривающейся Стороны. Такими удостоверениями личности являются:

- для Украины – Удостоверение личности моряка;
- для Сирийской Арабской Республики – Паспорт сирийского моряка.

Для членов экипажей третьих стран, которые работают на борту судов любой Договаривающейся Стороны, удостоверениями личности являются такие документы, которые выданы Компетентной Властью третьей страны в соответствии с положениями Конвенции об облегчении международных морских перевозок (1965) и приложения к ней, или выданные в соответствии с Конвенцией № 108 Международной Организации Труда (1958) относительно национальных удостоверений личности моряка, принятого каждой из Договаривающихся Сторон.

Статья 8

Любое лицо-владелец документов удостоверения личности, указанных в Статье 7, имеет право, независимо от использованного вида транспорта:

1) прибывать на территорию другой Договаривающейся Стороны для следования на определенное судно в определенном порту этого государства;

2) пересекать территорию другой Договаривающейся Стороны для следования на определенное судно, которое стоит в определенном порту, или перевода с судна, которое туда заходит, на другое судно, которое стоит в порту Договаривающейся Стороны или в порту за рубежом, с соблюдением законов и правил, действующих на каждой из территорий.

Во всех приведенных случаях члены экипажа судов Договаривающихся Сторон должны иметь визу другой Договаривающейся Стороны, которая предоставляется как можно быстрее.

3) Если член экипажа-владелец указанных документов удостоверения личности – сходит на берег в порту другой Договаривающейся Стороны по причине ухудшения здоровья или по другой причине, которая признана уважительной Компетентными Властями, последние предоставляют необходимое право этому лицу оставаться на их территории и вернуться на родину или проследовать в любой другой порт любым видом транспорта.

Статья 9

1. Без ущерба для положений Статьи 8, применяются действующие законы и правила каждой Договаривающейся Стороны относительно въезда, пребывания и перемещения иностранцев.

2. Договаривающиеся Стороны сохраняют право отказать во въезде на свою территорию любому лицу, которое имеет вышеупомянутое удостоверение личности моряка, но которое они признают нежелательным.

Статья 10

1. Договаривающиеся Стороны взаимно признают национальность судов на основании документов о регистрации, которые должным образом выданы Компетентной Властью Договаривающихся Сторон по национальным законам и правилам.

2. Договаривающиеся Стороны взаимно признают мерительные свидетельства и другие судовые документы, должным образом выданные Компетентной Властью другой Договаривающейся Стороны.

3. Все портовые сборы и платежи взыскиваются в соответствии с законами, правилами и положениями, которые применяются в портах каждой из Договаривающихся Сторон.

Статья 11

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, будет выброшено на берег, сядет на мель или попадет в какую-либо другую аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, судно и груз на территории этой другой Стороны получают такое же отношение, как и ее собственные суда и грузы.

2. Экипаж и пассажиры, а также само судно и его груз в любое время получают всю возможную помощь и защиту в том же объеме, как в случае с национальным судном, и об этом немедленно будут извещены соответствующие власти заинтересованной Договаривающейся Стороны, такие как дипломатический агент или консульский служащий.

3. Все платы, которые взимаются за такие операции, применяются в соответствии с законами, правилами и тарифами, установленными каждой соответствующей Договаривающейся Стороной.

4. Груз и имущество, выгруженные или спасенные с судна в случаях, оговоренных в пункте 1 этой Статьи, не будут облагаться никакими пошлинами, при условии, что они доставлены на территорию другой Договаривающейся Стороны не для использования или потребления.

Статья 12

1. Судебные органы одной Договаривающейся Стороны не будут принимать к рассмотрению иски, которые возникают из соглашения найма как члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны, без информирования компетентного дипломатического или консульского должностного лица государства флага судна, за исключением случаев, когда договор найма был заключен в пределах территории первой Договаривающейся Стороны.

2. В случае, если член экипажа судна одной Договаривающейся Стороны совершит правонарушение на борту судна, которое находится в пределах порта другой Договаривающейся Стороны, власть этой другой Стороны не будет преследовать его, если посчитает, что:

- а) последствия преступления не распространяются на территорию этой Договаривающейся Стороны;
- б) преступление не нарушает общественный порядок этого государства или его безопасность;
- с) преступление по законам этого государства не рассматривается как тяжкое преступление;
- д) преступление не совершено против любого лица, кроме членов экипажа этого судна;
- е) преступление не связано с незаконной перевозкой наркотических средств или психотропных веществ.

3. Положение пункта 2 этой Статьи не ограничивает права контроля и расследования, которое власти каждой из Договаривающихся Сторон имеет в соответствии со своим законодательством.

Статья 13

Договаривающиеся Стороны в пределах своего национального законодательства продолжают свои усилия для поддержания и развития эффективного сотрудничества между властями и учреждениями Договаривающихся Сторон, которые работают в сфере морских перевозок и портовых услуг, и, в частности:

– Договаривающиеся Стороны договорились проводить взаимные консультации и обмен информацией между их судоходными организациями и предприятиями;

– Договаривающиеся Стороны договорились изыскивать и развивать все возможные формы сотруд-

ничества в отрасли судостроения и судоремонта, учебных заведений и любых других форм обучения, связанных с эксплуатацией, исследованиями и изучением морских перевозок.

Статья 14

С целью контроля за выполнением данного Соглашения, обмена мнениями по вопросам, которые представляют взаимный интерес, и рассмотрения любых других проблем судоходства, Совместная Морская Комиссия, которая будет состоять из представителей, назначенных Компетентными Властями обеих Договаривающихся Сторон, собирается ежегодно или по просьбе одной из Договаривающихся Сторон.

Статья 15

Любые споры из толкования или применения этого Соглашения будут урегулированы Совместной Морской Комиссией.

Если Совместная Морская Комиссия не сможет прийти к согласию, спор будет разрешен по дипломатическим каналам.

Статья 16

Любые изменения и дополнения к этому Соглашению могут быть внесены по взаимному согласию и оформлены в виде Дополнительного протокола, который будет являться неотъемлемой частью этого Соглашения.

Статья 17

1) Это Соглашение вступает в силу через 30 дней с даты получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления этого Соглашения в силу.

2) Это Соглашение заключается сроком на пять лет и автоматически продлевается на следующие однолетние периоды, если ни одна из Договаривающихся Сторон за 6 месяцев до окончания срока действия Соглашения в письменном виде дипломатическими каналами не сообщит другой стороне о своем намерении прекратить ее действие.

Совершено в г. Киеве 5 июня 2003 года в двух экземплярах, каждый на украинском, арабском и английском языках, причем все тексты являются аутентичными. В случае возникновения разногласий относительно толкования данного Соглашения преимущество отдается тексту на английском языке.

ЗАКОН УКРАЇНИ
Про ратифікацію Угоди
про морське торговельне судноплавство між
Кабінетом Міністрів України і Головним Народним
Комітетом Великої Соціалістичної Народної
Лівійської Арабської Джамагирії

Верховна Рада України **постановляє:**

Угоду про морське торговельне судноплавство між Кабінетом Міністрів України і Головним Народним Комітетом Великої Соціалістичної Народної Лівійської Арабської Джамагирії, підписану в м. Тріполі 30 червня 2003 року, ратифікувати.

Президент України

Л.КУЧМА

м. Київ, 18 лютого 2004 року
№ 1505–IV

(Відомості Верховної Ради. – 2004. – № 19. – Ст.281)

Угода
про морське торговельне судноплавство
між Кабінетом Міністрів України і Головним
Народним Комітетом Великої Соціалістичної
Народної Лівійської Арабської Джамагирії

Кабінет Міністрів України і Головний Народний Комітет Великої Соціалістичної Народної Лівійської Арабської Джамагирії, надалі «Договірні Сторони», бажаючи розвивати та зміцнювати морське торговельне судноплавство між двома державами на основі рівноправності, взаємовигоди і взаємозацікавленості та на засадах принципів свободи мореплавства, домовились про наступне:

Стаття 1

Мета

Метою цієї Угоди є:

- регулювання і розвиток двосторонніх відносин між двома країнами в сфері морського торговельного судноплавства;
- забезпечення тісного співробітництва в сфері морського торговельного судноплавства;
- уникнення дій, перешкоджаючих нормальному розвитку морських перевезень;
- сприяння загальному розвитку торговельних і економічних відносин між двома державами.

Стаття 2

Визначення

В цій Угоді:

1. Термін “Судно Договірної Сторони” означає будь-яке судно, що зареєстроване на території цієї Договірної Сторони і несе її прапор згідно з національним законодавством.

Цей термін, однак, не включає:

- військові кораблі;
- інші цивільні судна, які збудовані і використовуються за некомерційним призначенням;
- рибальські судна;
- торговельні судна, що використовуються для військових цілей.

2. Термін “Член екіпажу судна” означає капітана та будь-яку іншу особу, яка дійсно зайнята під час рейсу на борту судна виконанням обов’язків, що пов’язані з експлуатацією й обслуговуванням судна, та чие ім’я включене до суднової ролі.

Стаття 3

Застосування

1. Ця Угода застосовується на територіях України та Великої Соціалістичної Народної Лівійської Арабської Джамагирії, які включають їхні територіальні води.

2. Кожна Договірна Сторона забезпечує суднам іншої Договірної Сторони таке ж ставлення, як і до власних суден, у частині вільного доступу в порти, використання портів для навантаження й розвантаження вантажів, посадки та висадки пасажирів, здійснення звичайних комерційних операцій і користування всіма навігаційними послугами, а також у відношенні сплати портівих зборів і стягнень.

3. Положення пункту 2 цієї Статті не поширюються на:

- a) порти, закриті для заходу іноземних суден;
- b) на види діяльності, що зарезервовані кожною з Договірних Сторін для своїх організацій і підприємств, зокрема на національний каботаж і морське рибальство;
- c) Угода не зобов’язує жодну з Договірних Сторін розповсюджувати на судна іншої Договірної Сторони виключення з обов’язкової лоцманської проводки, що надаються своїм власним суднам;
- d) правила в’їзду іноземців та їх перебування.

Стаття 4

Сприяння

Договірні Сторони вживатимуть відповідно до свого національного законодавства усіх можливих заходів для спрощення адміністративних, митних і карантинних формальностей, чинних в портах.

Стаття 5

Визнання документів

1. Кожна Договірна Сторона визнаватиме документи, що підтверджують національність судна, обмірні свідоцтва та інші судові документи іншої Договірної Сторони, які видані їй відповідними уповноваженими органами.

2. Судна кожної з Договірних Сторін, забезпечені обмірними свідоцтвами, виданими відповідно до Міжнародної Конвенції про вимір судового тоннажу 1969 року та до чинних законів, звільняються від повторного вимірювання тоннажу в портах іншої Договірної Сторони.

Стаття 6

Посвідчення особи моряків

Кожна з Договірних Сторін визнає посвідчення особи моряка, яке видане компетентним органом іншої Договірної Сторони.

Такими посвідченнями є:

Посвідчення особи моряка – для членів екіпажів українських суден.

Паспорт моряка – для членів екіпажів лівійських суден.

Договірні Сторони, однак, залишають за собою право відмовити у в’їзді на територію своєї держави будь-якій особі, яка має зазначене вище посвідчення особи моряка, яку вони визнають небажаною.

Стаття 7

В’їзд та перебування членів екіпажу

1. Будь-яка особа, що володіє посвідченням особи моряка, зазначеним у Статті 6, може без візи сходити на берег і перебувати в межах міста, в якому розташований порт, поки судно залишається в цьому порту, якщо її внесено до суднової ролі, поданої капітаном судна адміністрації порту. Така особа підлягає чинному контролю.

2. Будь-яка особа, що володіє посвідченням особи моряка, зазначеним у Статті 6, має право незалежно від транспортного засобу в’їжджати на територію іншої Договірної Сторони для посадки на судно, переходу до іншого судна або повернення в свою країну.

3. В усіх випадках, зазначених у пункті 2 цієї Статті, така особа має отримати візу іншої Договірної Сторони, надання якої забезпечується уповноваженими органами у найкоротший термін.

4. Якщо член екіпажу, що володіє посвідченням особи моряка, зазначеним в Статті 6, вимушений зійти на берег з причини здоров’я або з іншої причини, прийнятної для компетентних органів іншої

Договірної Сторони, останні дають необхідний дозвіл для зазначеної особи на перебування на своїй території, а в разі госпіталізації, повернення до своєї країни помешкання, або на прямування до іншого порту для посадки на своє судно будь-яким транспортним засобом.

5. Без порушення положень Статей 6 і 7, положення правил в’їзду і перебування іноземців, що діють на територіях держав Договірних Сторін Угоди, залишаються чинними.

6. Якщо будь-якій особі, яка володіє посвідченням особи моряка, зазначеним в Статті 6, і яка перебуває на борту судна однієї Договірної Сторони, що знаходиться в територіальних або внутрішніх водах іншої Договірної Сторони, потрібна медична допомога або госпіталізація на території цієї іншої Договірної Сторони, то така допомога надаватиметься у відповідності до національного законодавства цієї іншої Договірної Сторони на тих самих умовах та в тому ж обсязі, що надається її власним громадянам за рахунок національної судноплавної організації, до якої особа належить.

Стаття 8

Заходи, що вживаються у випадку скоєння правопорушень

1. У випадку, якщо член екіпажу судна однієї Договірної Сторони здійснить правопорушення на борту судна, що перебуває в територіальних водах іншої Договірної Сторони, власті останньої не переслідують його, якщо:

- a) наслідки правопорушення не розповсюджуються на територію держави іншої Договірної Сторони;
- b) правопорушення не порушує громадський порядок держави та її безпеку;
- c) правопорушення за законами цієї Договірної Сторони не розглядається як тяжкий злочин;
- d) правопорушення не здійснено проти будь-якої особи, крім членів екіпажу його судна;
- e) правопорушення не стосується незаконної торгівлі та торгівлі наркотичними засобами або психотропними речовинами.

2. Положення пункту 1 цієї Статті не обмежують права контролю і розслідування, які власті кожної Договірної Сторони Угоди мають згідно зі своїм законодавством.

Стаття 9

Аварійні події з суднами

1. Якщо судно однієї з Договірних Сторін зазнає аварії, буде викинуто на берег, сяде на мілину або зазнає іншої аварії поблизу берегів іншої Договірної Сторони, судно, його екіпаж, пасажирів і вантаж отримають таке ж ставлення на території цієї іншої Договірної Сторони, як і її власне судно, екіпаж, пасажирів і вантаж.

2. Положення цієї Статті не стосуються права однієї з Договірних Сторін або органів, уповноважених останньою Договірною Стороною, на відповідну компенсацію за дії, вжиті для врятування судна, або будь-яку допомогу, надану судну, екіпажу, пасажирів або вантажу.

3. Якщо судно зазнало пошкоджень, вантаж і майно, що перебували на борту або врятовані з судна у випадках, зазначених у пункті 1 цієї Статті, не обкладатимуться ніяким митом за умови, що вони доставлені на територію іншої Договірної Сторони не для використання чи споживання.

Стаття 10

Арешт або затримання

Судна і майно на борту судна, що належить одній з Договірних Сторін не підлягає арешту чи затриманню на території іншої Договірної Сторони з метою забезпечення майнової претензії або морської вимоги, за умови, що це не суперечить зобов'язанням Договірних Сторін, які виникають з міжнародних договорів.

Стаття 11

Компетентні органи

Для виконання положень цієї Угоди Компетентними органами Договірних Сторін є:

- від Кабінету Міністрів України – Міністерство транспорту України;
- від Великої Соціалістичної Народної Лівійської Арабської Джамагирії – Департамент послуг Вишого Народного Комітету;
- Головна адміністрація транспорту і комунікацій;
- Адміністрація з питань морського транспорту і портів.

Стаття 12

Співробітництво у морських перевезеннях

Договірні Сторони погодилися про наступне:

- a) сприяти участі суден обох Договірних Сторін в перевезеннях вантажів морської торгівлі згідно з торговельними контрактами;

З цієї метою вони сприятимуть створенню спільних судноплавних ліній відповідно до принципів рівності і спільної вигоди.

- b) не перешкоджати участі суден однієї Сторони в перевезеннях вантажів морської торгівлі між портами іншої Договірної Сторони і портами третіх країн;

- c) сприяти проведенню взаємних консультацій та обміну інформацією між їх відповідними судноплавними компаніями і підприємствами.

- d) не обмежувати право суден третіх країн брати участь у перевезеннях вантажів морської торгівлі між портами Договірних Сторін.

Стаття 13

Тлумачення

Розбіжності в тлумаченні або застосуванні цієї Угоди регулюються шляхом консультацій між компетентними органами Договірних Сторін. В разі, якщо ці органи не досягнуть взаєморозуміння, розбіжності врегульовуються дипломатичними каналами.

Стаття 14

Зміни та доповнення

Зміни та доповнення до цієї Угоди вносяться за результатами попередніх консультацій Договірних Сторін та оформлюються окремими документами, які становитимуть невід'ємну частину цієї Угоди

Стаття 15

Набуття чинності

Ця Угода набуває чинності з дати отримання останнього письмового повідомлення про виконання Договірними Сторонами внутрішньодержавних процедур, необхідних для набуття нею чинності.

Ця Угода є дійсною упродовж п'ятирічного терміну та автоматично продовжується на наступний аналогічний період, якщо жодна з Договірних Сторін не надішле письмове повідомлення дипломатичними каналами про свій намір припинити дію Угоди. В цьому випадку Угода припиняє дію не раніше, ніж через 6 місяців після отримання такого повідомлення іншою Договірною Стороною.

Вчинено в м. Тріполі, 30 червня 2003 року в двох примірниках, кожний українською, арабською і англійською мовами, при цьому всі тексти є автентичні. У випадку будь-кого різночитання переважним є текст англійською мовою.

ЗАКОН УКРАИНЫ
О ратификации Соглашения
о морском торговом судоходстве между Кабинетом
Министров Украины и Главным
Народным Комитетом Великой Социалистической
Народной Ливийской Арабской Джамахирии

Верховная Рада Украины **постановляет:**

Соглашение о морском торговом судоходстве между Кабинетом Министров Украины и Главным Народным Комитетом Большой Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамахирии, подписанное в г. Триполи 30 июня 2003 года, ратифицировать.

Президент Украины

Л.КУЧМА

г. Киев, 18 февраля 2004 года
№ 1505–IV

(Ведомости Верховной Рады. – 2004. – № 19. – Ст.281)

Соглашение
о морском торговом судоходстве между
Кабинетом Министров Украины и Главным
Народным Комитетом Великой Социалистической
Народной Ливийской Арабской Джамахирии

Кабинет Министров Украины и Главный Народный Комитет Великой Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамахирии, в дальнейшем «Договаривающиеся Стороны», желая развивать и укреплять морское торговое судоходство между двумя государствами на основе равноправия, взаимной выгоды и взаимного интереса и на принципах свободы мореплавания, договорились о следующем:

Статья 1

Цель

Целью этого Соглашения является:

- регулирование и развитие двусторонних отношений между двумя странами в сфере морского торгового судоходства;
- обеспечение тесного сотрудничества в сфере морского торгового судоходства;
- избежание действий, препятствующих нормальному развитию морских перевозок;
- содействие общему развитию торговых и экономических отношений между двумя государствами.

Статья 2

Определения

В этом Соглашении:

1. Термин “Судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, которое зарегистрировано на территории этой Договаривающейся Стороны и несет ее флаг в соответствии с национальным законодательством.

Этот термин, однако, не включает:

- военные корабли;
- другие гражданские суда, которые построены и используются по некоммерческому назначению;
- рыболовные суда;
- торговые суда, которые используются для военных целей.

2. Термин “Член экипажа судна” означает капитана и любое другое лицо, которое действительно занято во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, которые связаны с эксплуатацией и обслуживанием судна, и чье имя включено в судовую роль.

Статья 3

Применение

1. Это Соглашение применяется на территориях Украины и Великой Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамахирии, которые включают их территориальные воды.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает судам другой Договаривающейся Стороны такое же отношение, как и к собственным судам, в части свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, осуществления обычных коммерческих операций и пользования всеми навигационными услугами, а также в отношении уплаты портовых сборов и взысканий.

3. Положение пункта 2 этой Статьи не распространяются на:

- а) порты, закрытые для захода иностранных судов;
- б) на виды деятельности, которые зарезервированы каждой из Договаривающихся Сторон для своих организаций и предприятий, в частности на национальный каботаж и морское рыболовство;
- в) Соглашение не обязывает Договаривающиеся Стороны распространять на суда другой Договаривающейся Стороны исключения из обязательной лоцманской проводки, которые предоставляются своим собственным судам;
- г) правила въезда иностранцев и их пребывания.

Статья 4

Содействие

Договаривающиеся Стороны будут принимать в соответствии со своим национальным законодательством все возможные меры для упрощения административных, таможенных и карантинных формальностей, действующих в портах.

Статья 5

Признание документов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет признавать документы, подтверждающие национальность судна, мерительные свидетельства и другие судовые документы другой Договаривающейся Стороны, которые выданы ее соответствующими уполномоченными органами.

2. Суды каждой из Договаривающихся Сторон, обеспеченные мерительными свидетельствами, выданными в соответствии с Международной Конвенцией об обмере судового тоннажа 1969 года и в соответствии с действующими законами, освобождаются от повторного измерения тоннажа в портах другой Договаривающейся Стороны.

Статья 6

Удостоверение личности моряков

Каждая из Договаривающихся Сторон признает удостоверение личности моряка, которое выдано компетентным органом другой Договаривающейся Стороны.

Таковыми удостоверениями являются:

Удостоверение личности моряка – для членов экипажей украинских судов.

Паспорт моряка – для членов экипажей ливийских судов.

Договаривающиеся Стороны, однако, оставляют за собой право отказать во въезде на территорию своего государства любому лицу, которое имеет вышеуказанное удостоверение личности моряка, но которое они признают нежелательным.

Статья 7

Въезд и пребывание членов экипажа

1. Любое лицо, имеющее удостоверение личности моряка, указанное в Статье 6, может без визы сходить на берег и находиться в пределах города, в котором расположен порт, пока судно остается в этом порту, если оно внесено в судовую роль, поданную капитаном судна администрации порта. Такое лицо подлежит действующему контролю.

2. Любое лицо, имеющее удостоверение личности моряка, указанное в Статье 6, имеет право независимо от транспортного средства въезжать на территорию другой Договаривающейся Стороны для посадки на судно, перехода на другое судно или возвращения в свою страну.

3. Во всех случаях, указанных в пункте 2 этой Статьи, такое лицо должно получить визу другой Договаривающейся Стороны, предоставление которой обеспечивается уполномоченными органами в кратчайший срок.

4. Если член экипажа, имеющее удостоверение личности моряка, указанное в Статье 6, вынужден сойти на берег по причине ухудшения здоровья или по другой причине, приемлемой для компетентных органов другой Договаривающейся Стороны, последние дают необходимое разрешение для указанного лица на пребывание на своей территории, а в случае госпитализации, возвращения в свою страну пребывания или на следование к другому порту для посадки на свое судно любым транспортным средством.

5. Без нарушения положений Статей 6 и 7, положения правил въезда и пребывания иностранцев, которые действуют на территориях государств Договаривающихся Сторон Соглашения, сохраняют свою силу.

6. Если какому-либо лицу, которое владеет удостоверением личности моряка, указанным в Статье 6, и которое находится на борту судна одной Договаривающейся Стороны, которое находится в территориальных или внутренних водах другой Договаривающейся Стороны, необходима медицинская помощь или госпитализация на территории этой другой Договаривающейся Стороны, то такая помощь будет оказываться в соответствии с национальным законодательством этой другой Договаривающейся Стороны на тех же условиях и в том же объеме, который предоставляется ее собственным гражданам за счет национальной судоходной организации, к которой это лицо принадлежит.

Статья 8

Меры, принимаемые в случае совершения правонарушений

1. В случае, если член экипажа судна одной Договаривающейся Стороны осуществит правонарушение на борту судна, которое находится в территориальных водах другой Договаривающейся Стороны, власти последней не будут преследовать его, если:

- а) последствия правонарушения не распространяются на территорию государства другой Договаривающейся Стороны;
- б) правонарушение не нарушает общественный порядок государства и его безопасность;
- с) правонарушение по законам этой Договаривающейся Стороны не рассматривается как тяжкое;
- д) правонарушение не совершено против любого лица, кроме членов экипажа его судна;
- е) правонарушение не касается незаконной торговли и торговли наркотическими средствами или психотропными веществами.

2. Положение пункта 1 этой Статьи не ограничивают права контроля и расследования, которое власти каждой Договаривающейся Стороны Соглашения имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья 9

Аварийные происшествия с судами

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, будет выброшено на берег, сядет на мель или потерпит какую-либо другую аварию вблизи берегов другой Договаривающейся Стороны, судно, его экипаж, пассажиры и груз получат такое же отношение на территории этой другой Договаривающейся Стороны, как и ее собственное судно, экипаж, пассажиры и груз.

2. Положения этой Статьи не касаются прав Договаривающихся Сторон или органов, уполномоченных Договаривающимися Сторонами, на соответствующую компенсацию за действия, предпринятые для спасения судна, или любую помощь, предоставленную судну, экипажу, пассажирам или грузу.

3. Если судно повреждено, груз и имущество, которые находились на борту или спасенные с судна в случаях, указанных в пункте 1 этой Статьи, не будут облагаться пошлинами при условии, что они доставлены на территорию другой Договаривающейся Стороны не для использования или потребления.

Статья 11

Арест или задержание

Суда и имущество на борту судна, которое принадлежит одной из Договаривающихся Сторон не подлежит аресту или задержанию на территории другой Договаривающейся Стороны с целью обеспечения имущественной претензии или морского требования, при условии, что это не противоречит обязательствам Договаривающихся Сторон, которые возникают из международных договоров.

Статья 11

Компетентные органы

Для исполнения положений этого Соглашения Компетентными органами Договаривающихся Сторон являются:

- от Кабинета Министров Украины – Министерство транспорта Украины;
- от Великой Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамахирии – Департамент услуг Высшего Народного Комитета;
- Главная администрация транспорта и коммуникаций;
- Администрация по вопросам морского транспорта и портов.

Статья 12

Сотрудничество в морских перевозках

Договаривающиеся Стороны согласились о следующем:

- а) содействовать участию судов обеих Договаривающихся Сторон в перевозках грузов морской торговли в соответствии с торговыми контрактами;

С этой целью они будут содействовать созданию общих судоходных линий в соответствии с принципами равенства и общей выгоды.

- b) не препятствовать участию судов одной Стороны в перевозках грузов морской торговли между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран;
- c) содействовать проведению взаимных консультаций и обмену информацией между их судоходными компаниями и предприятиями.
- d) не ограничивать право судов третьих стран участвовать в перевозках грузов морской торговли между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 13

Толкование

Разногласия в толковании или применении этого Соглашения регулируются путем консультаций между компетентными органами Договаривающихся Сторон. В случае, если эти органы не достигнут взаимопонимания, разногласия регулируются дипломатическими каналами.

Статья 14

Изменения и дополнения

Изменения и дополнения к этому Соглашению вносятся по результатам предварительных консультаций Договаривающихся Сторон и оформляются отдельными документами, которые будут составлять неотъемлемую часть этого Соглашения

Статья 15

Вступление в силу

Это Соглашение вступает в силу с даты получения последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления его в силу.

Это Соглашение действует в течение пятилетнего срока и автоматически продлевается на следующий аналогичный период, если ни одна из Договаривающихся Сторон письменное не уведомит по дипломатическим каналам о своем намерении прекратить действие Соглашения. В этом случае Соглашение прекращает действие не ранее, чем через 6 месяцев по получении такого уведомления другой Договаривающейся Стороной.

Совершено в г. Триполи, 30 июня 2003 года в двух экземплярах, каждый на украинском, арабском и английском языках, при этом все тексты являются аутентичными. В случае кого-либо разночтения преимуществом является текст на английском языке.

ЗАКОН УКРАЇНИ
Про ратифікацію Угоди між Кабінетом
Міністрів України та Урядом Республіки Панама
про морське торговельне судноплавство

Верховна Рада України **постановляє:**
Угоду між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Панама про морське торговельне судноплавство, підписану в м. Панамі 4 листопада 2003 року, ратифікувати.

Президент України

Л. КУЧМА

м. Київ
20 жовтня 2004 року
№ 2097–IV

(Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 2. – Ст. 28)

Угода
між Кабінетом Міністрів України та
Урядом Республіки Панама про морське
торговельне судноплавство

Кабінет Міністрів України та Уряд Республіки Панама, які надалі іменуються «Договірними Сторонами», бажаючи розвивати морське торговельне судноплавство між двома державами на засадах рівності і взаємної вигоди, а також з метою подальшого розвитку міжнародного торговельного судноплавства на засадах принципів свободи судноплавства, домовились про таке:

Стаття 1

У цій Угоді:

- а) термін “компетентний орган” для України означає – Міністерство транспорту України, для Республіки Панама означає – Державну морську адміністрацію Республіки Панама;
- б) термін “судно Договірної Сторони” означає будь-яке судно, що зареєстроване на території цієї Договірної Сторони і несе її прапор згідно з національним законодавством. Однак, цей термін не включає:
 - військові кораблі та інші державні судна, які збудовані або використовуються за некомерційним призначенням;
 - науково-дослідні судна;
 - спортивні судна та судна для дозвілля;
 - рибальські судна.
- с) термін “член екіпажу судна” означає капітана або будь-яку іншу особу, яка дійсно зайнята під час рейсу на борту судна виконанням обов’язків, що пов’язані з експлуатацією й обслуговуванням судна, та чие ім’я включене до суднової ролі.

Стаття 2

Договірні Сторони сприятимуть свободі морського торговельного судноплавства, підвищенню стандартів судноплавства і будуть утримуватися від будь-яких дій, що могли б зашкодити нормальному розвитку міжнародного морського судноплавства між ними.

Стаття 3

Договірні Сторони в межах національного законодавства своїх держав докладатимуть зусиль для підтримки і розвитку постійного та ефективного співробітництва між їх Компетентними органами. Зокрема. Договірні Сторони погоджуються проводити взаємні консультації та здійснювати обмін інформацією між їх Компетентними органами, а також заохочувати розвиток співробітництва між відповідними судноплавними та пов’язаними із судноплавством організаціями та підприємствами обох держав.

Стаття 4

- 1. Договірні Сторони погоджуються:
 - а) сприяти участі суден обох Договірних Сторін у морських перевезеннях вантажів двосторонньої торгівлі між портами своїх держав;
 - б) співпрацювати в ефективному усуненні перешкод, які могли б ускладнити розвиток морських пере-

везень між портами своїх держав;

с) не чинити перешкод участі суден однієї із Договірних Сторін у морських перевезеннях між портами держави іншої Договірної Сторони та портами третіх країн;

2. Умови цієї Статті не обмежують права суден під прапором третіх країн брати участь у перевезеннях вантажів морської торгівлі між портами держав Договірних Сторін.

Стаття 5

1. Кожна Договірна Сторона забезпечує суднам іншої Договірної Сторони, що братимуть участь у міжнародних морських перевезеннях, таке ж саме ставлення як і до власних суден, що виконують міжнародні перевезення, стосовно вільного доступу до портів, використання портів для навантаження та розвантаження вантажів, посадки та висадки пасажирів, сплати портових зборів, здійснення звичайних комерційних операцій і користування всіма послугами для морського судноплавства.

2. Положення пункту 1 даної Статті не поширюватимуться на переваги, що були надані або надаватимуться у зв'язку з участю кожної із Договірних Сторін у будь-яких формах регіональної економічної інтеграції.

3. Положення пункту 1 цієї Статті:

а) не поширюються на порти, закриті для іноземних суден;

б) не поширюються на види діяльності, що зарезервовані кожною з Договірних Сторін для своїх організацій і підприємств, зокрема на національний каботаж і морське рибальство;

с) не зобов'язують Договірну Сторону розповсюджувати на судна іншої Договірної Сторони виключення з обов'язкової лоцманської проводки, що надаються власним суднам;

д) не торкаються правил в'їзду і перебування іноземців.

Стаття 6

Договірні Сторони вживуть у межах національного законодавства своїх держав усіх необхідних заходів для скорочення перебування суден іншої Договірної Сторони у своїх портах і спрощення адміністративних, карантинних процедур та інших процедур, чинних у цих портах.

Стаття 7

1. Документи, що підтверджують національність суден, обмірні свідоцтва та інші суднові документи, видані або визнані однією з Договірних Сторін, визнаватимуться іншою Договірною Стороною.

2. Судна кожної з Договірних Сторін, що володіють обмірними свідоцтвами, виданими відповідно до Міжнародної Конвенції про вимір суднового тоннажу 1969 року, звільнюються від повторного вимірювання тоннажу в портах іншої Договірної Сторони, і дані, вказані у свідоцтві, є підставою для сплати відповідних портових зборів.

3. Положення пунктів 1 і 2 даної Статті не стосуються системи виміру тоннажу суден, що проходять через Панамський канал.

Стаття 8

1. Кожна Договірна Сторона визнає посвідчення особи моряків, які видані Компетентними органами іншої Договірної Сторони. Такими посвідченнями особи є:

для України – Посвідчення особи моряка;

для Республіки Панама – Книжка моряка або Книжка осіб командного складу разом із національним паспортом.

Про будь-яку зміну у вигляді або найменуванні цих документів Договірні Сторони завчасно повідомлять одна одну дипломатичними каналами.

2. Положення Статей 9 та 10 даної Угоди застосовуватимуться також до будь-якого члену екіпажу, який не є громадянином України або громадянином Республіки Панама, але володіє посвідченням особи, що відповідає положенням Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року та Додатка до нього і Конвенції № 108 від 1958 року Міжнародної Організації Праці про національні посвідчення особи моряків. Це посвідчення особи повинно бути видане державою-учасницею відповідної Конвенції та гарантувати його власнику вжиття заходів щодо повернення до держави Договірної Сторони, що видала ці посвідчення.

3. Громадяни однієї Договірної Сторони, які наймаються для праці на судні під прапором іншої Договірної Сторони, користуються всіма правами, що мають члени екіпажів цих суден, які є громадянами цієї іншої Договірної Сторони.

Стаття 9

Будь-яка особа, що володіє посвідченням особи моряка, зазначеним у Статті 8 даної Угоди, може без візи сходити на берег і перебувати в межах міста в якому розташований порт заходження, впродовж перебування судна в порту держави іншої Договірної Сторони за умови, якщо її внесено до суднової ролі, яка подана капітаном судна адміністрації порту, згідно діючих у цьому порту правил.

Як при сходженні на берег, так і при поверненні на судно згадані особи підлягають чинному у цьому порту контролю.

Стаття 10

1. Будь-яка особа, яка володіє посвідченням особи моряка, зазначеним у Статті 8 даної Угоди, має право в якості пасажира, незалежно від транспортного засобу, в'їжджати на територію держави іншої Договірної

Сторони або проїжджати через її територію транзитом, коли вони прямують до свого судна або переїжджають до іншого судна, повертаються на батьківщину або пересуваються з будь-яких інших причин, прийнятих Компетентними органами цієї іншої Договірної Сторони.

2. У всіх випадках, зазначених у пункті 1 даної Статті, члени екіпажів повинні мати візу іншої Договірної Сторони. Така віза видаватиметься якомога скоріше, відповідно до національних законодавств держав Договірних Сторін.

Стаття 11

1. Без порушень положень статей 8, 9 і 10 даної Угоди положення правил в'їзду, перебування та виїзду іноземців, що діють на територіях держав Договірних Сторін, лишаються чинними.

2. Договірні Сторони зберігають, однак, право відмовити у в'їзді на свою територію будь-якій особі, яка має вищезазначене посвідчення особи моряка, але, яку вони визнають небажаною.

Стаття 12

Договірні Сторони сприятимуть відкриттю на території своїх держав представництв судноплавних та пов'язаних із морським судноплавством організацій та підприємств іншої Договірної Сторони.

Діяльність таких представництв регулюватиметься законодавством держави Договірної Сторони, на території якої відкрито представництво.

Стаття 13

1. У випадку, якщо член екіпажу судна однієї Договірної Сторони здійснить злочин на борту судна, що перебуває в територіальних водах іншої Договірної Сторони, компетентні судові органи останньої не переслідуватимуть його якщо:

- а) наслідки злочину не розповсюджуються на територію держави, в якій перебуває судно;
- б) злочин не порушує громадський порядок держави та її безпеку;
- в) злочин за законами цієї держави не розглядається як тяжкий злочин;
- г) злочин не здійснено проти будь-якої особи, крім членів екіпажу цього судна;
- д) злочин не пов'язаний з незаконним перевезенням наркотичних або психотропних речовин.

2. Положення параграфу 1 цієї Статті не обмежують права контролю і розслідування, які компетентні судові органи кожної Договірної Сторони мають згідно зі своїм законодавством.

Стаття 14

1. Якщо судно однієї з Договірних Сторін зазнає корабельної аварії, буде викинуто на берег, сяде на мілину або потрапить в іншу аварію вздовж узбережжя держави іншої Договірної Сторони, то судно, екіпаж пасажирів та вантаж на території держави цієї іншої Договірної Сторони отримають таке ж ставлення, як і її власні судна, екіпаж, пасажирів і вантаж.

2. Екіпаж і пасажирів, а також саме судно і його вантаж в будь-який час отримають допомогу і сприяння в тому ж обсязі, як у випадку з національним судном.

3. Вантаж і майно, що були відвантажені або врятовані з судна, у випадках, зазначених у пункті 1 цієї Статті, не обкладаються податками та зборами за умови, що вони доставлені на територію держави іншої Договірної Сторони не для комерційного використання або споживання.

Стаття 15

Представники Компетентних органів Договірних Сторін проводитимуть періодичні зустрічі, по чергову, в Україні та в Республіці Панама, на прохання Компетентних органів однієї з Договірних Сторін, з метою вивчення стану виконання даної Угоди та обговорення будь-яких інших питань морського судноплавства, що становитимуть взаємний інтерес.

Стаття 16

Спори щодо тлумачення або застосування даної Угоди вирішуватимуться шляхом прямих переговорів між Компетентними органами Договірних Сторін.

Якщо згадані Компетентні органи не зможуть дійти згоди, спір буде вирішено дипломатичними каналами.

Внесення змін та доповнень до даної Угоди оформлюється у вигляді Додаткового Протоколу, який є невід'ємною частиною цієї Угоди.

Стаття 17

Ця Угода набуває чинності з дати отримання дипломатичними каналами останнього письмового повідомлення про виконання Договірними Сторонами відповідних внутрішньодержавних процедур, необхідних для набуття Угодою чинності.

Ця Угода укладена на невизначений термін і залишається чинною протягом дванадцяти місяців від дати, коли одна з Договірних Сторін письмово повідомить дипломатичними каналами іншу Договірну Сторону про своє бажання припинити її дію.

Вчинено в м. Панама, 4 листопада 2003 року, у двох примірниках, кожний українською, іспанською та англійською мовами, причому всі тексти є автентичними. У випадку будь-якого різночитання переважним є текст англійською мовою.

ЗАКОН УКРАИНЫ
О ратификации Соглашения
между Кабинетом Министров Украины и
Правительством Республики Панама о морском
торговом судоходстве

Верховная Рада Украины **постановляет:**

Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Панама о морском торговом судоходстве, подписанную в г. Панаме 4 ноября 2003 года, ратифицировать.

Президент Украины

Л. КУЧМА

г. Киев

20 октября 2004 года

№ 2097-IV

(Ведомости Верховной Рады Украины. – 2005. – № 2. – Ст. 28)

Соглашение
между Кабинетом Министров Украины
и Правительством Республики Панама
о морском торговом судоходстве

Кабинет Министров Украины и Правительство Республики Панама, которые в дальнейшем именуются «Договаривающимися Сторонами», желая развивать морское торговое судоходство между двумя государствами на принципах равенства и взаимной выгоды, а также с целью последующего развития международного торгового судоходства на принципах свободы судоходства договорились о следующем:

Статья 1

В этом Соглашении:

- а) термин «компетентный орган» для Украины означает – Министерство транспорта Украины для Республики Панама означает – Государственную морскую администрацию Республики Панама;
- б) термин «судно Договаривающейся Стороны» означает любое судно, которое зарегистрировано на территории этой Договаривающейся Стороны и несет ее флаг в соответствии с национальным законодательством. Однако, этот термин не включает:
 - военные корабли и другие государственные суда, которые построены или используются по некоммерческому назначению;
 - научно-исследовательские суда;
 - спортивные суда и суда для досуга;
 - рыболовные суда.
- с) термин «член экипажа судна» означает капитана или любое другое лицо, которое действительно занято во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией и обслуживанием судна, и чье имя включено в судовую роль.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут содействовать свободе морского торгового судоходства, повышению стандартов судоходства и будут воздерживаться от любых действий, которые могли бы навредить нормальному развитию международного морского судоходства между ними.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны в пределах национального законодательства своих государств будут прилагать усилия для поддержания и развития постоянного и эффективного сотрудничества между их Компетентными органами. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмениваться информацией между Компетентными органами, а также поощрять развитие сотрудничества между соответствующими судоходными и связанными с судоходством организациями и предприятиями обоих государств.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:
 - а) содействовать участию судов обеих Договаривающихся Сторон в морских перевозках грузов двусторонней торговли между портами своих государств;
 - б) сотрудничать в эффективном устранении препятствий, которые могли бы осложнить развитие морских перевозок между портами своих государств;
 - в) не препятствовать участию судов одной из Договаривающихся Сторон в морских перевозках между портами государства другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран;
2. Условия этой Статьи не ограничивают права судов под флагом третьих стран принимать участие в перевозках грузов морской торговли между портами государств Договаривающихся Сторон.

Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает судам другой Договаривающейся Стороны, которые будут принимать участие в международных морских перевозках, такое же отношение как и собственным судам, которые выполняют международные перевозки, относительно свободного доступа к портам, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты портовых сборов, осуществления коммерческих операций и пользования всеми услугами для морского судоходства.
2. Положения пункта 1 данной Статьи не будут распространяться на преимущества, которые были предоставлены или будут предоставляться в связи с участием каждой из Договаривающихся Сторон в любых формах региональной экономической интеграции.
3. Положение пункта 1 этой Статьи:
 - а) не распространяются на порты, закрытые для иностранных судов;
 - б) не распространяются на виды деятельности, которые зарезервированы каждой из Договаривающихся Сторон для своих организаций и предприятий, в частности на национальный каботаж и морское рыболовство;
 - в) не обязывают Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны исключения из обязательной лоцманской проводки, которые предоставляются собственным судам;
 - г) не касаются правил въезда и пребывания иностранцев.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны примут в пределах национального законодательства своих государств все необходимые меры для сокращения пребывания судов другой Договаривающейся Стороны в своих портах и упрощения административных, карантинных и других процедур, действующих в этих портах.

Статья 7

1. Документы, которые подтверждают национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признанные одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться другой Договаривающейся Стороной.
2. Суды каждой из Договаривающихся Сторон, которые имеют мерительные свидетельства, выданные в соответствии с Международной Конвенцией об обмере судового тоннажа 1969 года, освобождаются от повторного измерения тоннажа в портах другой Договаривающейся Стороны, и данные, указанные в свидетельстве, является основанием для уплаты соответствующих портовых сборов.
3. Положение пунктов 1 и 2 данной Статьи не касаются системы измерения тоннажа судов, которые проходят через Панамский канал.

Статья 8

1. Каждая Договаривающаяся Сторона признает удостоверение личности моряков, которое выдано Компетентными органами другой Договаривающейся Стороны. Такими удостоверениями личности являются:
 - для Украины – Удостоверение личности моряка;
 - для Республики Панама – Книжка моряка или Книжка лиц командного состава вместе с национальным паспортом.О любом изменении в виде или наименовании настоящих документов Договаривающиеся Стороны заблаговременно уведомляют друг друга по дипломатическим каналам.
2. Положения Статей 9 и 10 данного Соглашения будут применяться также к любому члену экипажа, который не является гражданином Украины или гражданином Республики Панама, но владеет удостоверением личности, которое соответствует положениям Конвенции об облегчении международного морского судоходства 1965 года и Додатка к нему и Конвенции № 108 от 1958 года Международной Организации Труда о национальных удостоверениях личности моряка. Это удостоверение личности должно быть выдано государством-участником соответствующей Конвенции и гарантировать его владельцу принятие мер по возвращению в государство Договаривающейся Стороны, которая выдала эти удостоверения.
3. Граждане одной Договаривающейся Стороны, которые нанимаются для работы на судне под флагом другой Договаривающейся Стороны, пользуются всеми правами, которые имеют члены экипажей этих

судов, являющиеся гражданами этой другой Договаривающейся Стороны.

Статья 9

Любое лицо, владеющее удостоверением личности моряка, указанным в Статье 8 данного Соглашения, может без визы сходить на берег и находиться в пределах города в котором расположен порт захода, на протяжении пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны при условии, что оно внесено в судовую роль, которая подана капитаном судна администрации порта, в соответствии с действующими в этом порту правилами.

Как при сходе на берег, так и при возвращении на судно упомянутые лица подлежат действующему в этом порту контролю.

Статья 10

1. Любое лицо, владеющее удостоверением личности моряка, указанным в Статье 8 данного Соглашения, имеет право в качестве пассажира, независимо от транспортного средства, въезжать на территорию другой Договаривающейся Стороны или следовать через ее территорию транзитом, когда они следуют к своему судну или переходят на другое судно, возвращаются на родину или передвигаются по любым другим причинам, признанным уважительными Компетентными органами этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, указанных в пункте 1 данной Статьи, члены экипажей должны иметь визу другой Договаривающейся Стороны. Такая виза будет выдаваться в наиболее короткие сроки, в соответствии с национальным законодательством Договаривающихся Сторон.

Статья 11

1. Без нарушения положений статей 8, 9 и 10 данного Соглашения положения правил въезда, пребывания и выезда иностранцев, которые действуют на территориях Договаривающихся Сторон, остаются в силе.

2. Договаривающиеся Стороны сохраняют, однако, право отказать во въезде на свою территорию любому лицу, которое имеет вышеупомянутое удостоверение личности моряка, но которое они признают нежелательным.

Статья 12

Договаривающиеся Стороны будут содействовать учреждению на территории своих государств представительств судоводных и связанных с морским судоходством организаций и предприятий другой Договаривающейся Стороны.

Деятельность таких представительств будет регулироваться законодательством государства Договаривающейся Стороны, на территории которой открыто представительство.

Статья 13

1. В случае, если член экипажа судна одной Договаривающейся Стороны совершит преступление на борту судна, которое находится в территориальных водах другой Договаривающейся Стороны, компетентные судебные органы последней не будут преследовать его если:

- a) последствия преступления не распространяются на территорию государства, в которое и прибывает судно;
- b) преступление не нарушает общественный порядок государства и его безопасность;
- c) преступление по законам этого государства не рассматривается как тяжкое;
- d) преступление не совершено против любого лица, кроме членов экипажа этого судна;
- e) преступление не связано с незаконной перевозкой наркотических или психотропных веществ.

2. Положение параграфа 1 этой Статьи не ограничивает права контроля и расследования, которые компетентные судебные органы каждой Договаривающейся Стороны имеют согласно со своим законодательством.

Статья 14

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, будет выброшено на берег, сядет на мель или потерпит какую-либо другую аварию у побережья другой Договаривающейся Стороны, то судно, экипаж пассажиры и груз на территории этой другой Договаривающейся Стороны получат такое же отношение, как и ее собственные суда, экипаж, пассажиры и груз.

2. Экипаж и пассажиры, а также само судно и его груз в любое время получают помощь и содействие в том же объеме, как в случае с национальным судном.

3. Груз и имущество, которые были выгружены или спасены с судна, в случаях, указанных в пункте 1 этой Статьи, не будут облагаться налогами и сборами при условии, что они доставлены на территорию государства другой Договаривающейся Стороны не для коммерческого использования или потребления.

Статья 15

Представители Компетентных органов Договаривающихся Сторон будут проводить периодические встречи, поочередно, в Украине и в Республике Панама, по просьбе Компетентных органов одной из Договаривающихся Сторон, с целью изучения состояния исполнения данного Соглашения и обсуждения любых других вопросов морского судоходства, которые будут представлять взаимный интерес.

Статья 16

Споры относительно толкования или применения данного Соглашения будут разрешаться путем прямых переговоров между Компетентными органами Договаривающихся Сторон.

Если упомянутые Компетентные органы не смогут прийти к соглашению, спор будет разрешен по дипломатическим каналам.

Внесение изменений и дополнений в данное Соглашение оформляется в виде Дополнительного Протокола, который является неотъемлемой частью этого Соглашения.

Статья 17

Это Соглашение вступает в силу с даты получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами соответствующих внутригосударственных процедур, необходимых для вступления Соглашения в силу.

Это Соглашение заключено на неопределенный срок и действует в течение двенадцати месяцев с даты, когда одна из Договаривающихся Сторон в письменном виде уведомит по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем желании прекратить его действие.

Подписано в г. Панама, 4 ноября 2003 года, в двух экземплярах, каждый на украинском, испанском и английском языках, причем все тексты являются аутентичными. В случае какого-либо разночтения преимущественным является текст на английском языке.

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Словенія про морське торговельне судноплавство

Верховна Рада України **постановляє:**

Угоду між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Словенія про морське торговельне судноплавство, підписану в м. Любляні 10 листопада 2003 року, ратифікувати.

Президент України

Л. КУЧМА

м. Київ

5 листопада 2004 року

№ 2170–IV

(Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 4. – Ст. 86)

Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Словенія про морське торговельне судноплавство

Кабінет Міністрів України і Уряд Республіки Словенія (далі «Договірні Сторони»),
бажаючи сприяти розвитку комерційних і економічних відносин між двома країнами;
маючи намір сприяти відносинам і досягнути тісного співробітництва в галузі морського транспорту між двома країнами;
бажаючи розвивати морське торговельне судноплавство між двома країнами на засадах рівності і взаємної вигоди;
бажаючи сприяти розвитку міжнародного торговельного судноплавства на засадах принципів свободи мореплавства,
домовились про таке:

Стаття 1

Метою цієї Угоди є:

- регулювання і розвиток взаємовідносин між двома державами в сфері торговельного судноплавства;
- забезпечення тісного співробітництва у сфері торговельного судноплавства;
- уникнення дій, перешкоджаючих нормальному розвитку морських перевезень.

Стаття 2

У цій Угоді:

1. “Судно Договірної Сторони” означає будь-яке судно, яке зареєстроване на території держави цієї Договірної Сторони і несе її прапор згідно з національним законодавством. Цей термін, однак, не включає:
 - військові кораблі;
 - цивільні судна, що використовуються за некомерційним призначенням;
 - рибальські судна.
2. “Член екіпажу судна” означає капітана або будь-яку особу, яка дійсно зайнята під час рейсу на борту судна виконанням обов’язків, що пов’язані з експлуатацією й обслуговуванням судна, та чиє ім’я включене до суднової ролі.

Стаття 3

1. Ця Угода застосовується на території, яка включає територіальні води України, з одного боку, і на території, яка включає територіальні води Республіки Словенія, з другого боку.
2. Кожна Договірна Сторона забезпечує суднам іншої Договірної Сторони таке саме ставлення, як і до власних суден у частині вільного доступу в порти, використання портів для навантаження і розвантаження вантажів, посадки і висадки пасажирів, здійснення звичайних комерційних операцій і користування всіма

послугами для мореплавства, а також у відношенні сплати портових зборів і стягнень.

3. Положення пункту 2 цієї статті:

- а) не поширюються на порти, закриті для заходу іноземних суден;
- б) не поширюються на види діяльності, що зарезервовані кожною з Договірних Сторін для своїх організацій і підприємств, зокрема на національний каботаж і морське рибальство;
- с) не зобов'язують Договірну Сторону поширювати на судна іншої Договірної Сторони виключення з обов'язкової лоцманської проводки, що надаються своїм власним суднам;
- д) не стосуються правил в'їзду і перебування іноземців.

Стаття 4

Договірні Сторони вживають відповідно до свого законодавства усіх можливих заходів для скорочення перебування суден у своїх портах і спрощення адміністративних, митних і карантинних формальностей, чинних у цих портах.

Стаття 5

1. Документи, що підтверджують національність суден, обмірні свідоцтва та інші суднові документи, які видані або визнаються однією з Договірних Сторін, визнаватимуться іншою Договірною Стороною.

2. Судна кожної з Договірних Сторін, забезпечені обмірними свідоцтвами, виданими відповідно до міжнародної Конвенції про вимір суднового тоннажу 1969 року, звільняються від повторного вимірювання тоннажу в портах іншої Договірної Сторони.

Стаття 6

1. Кожна Договірна Сторона визнає посвідчення особи моряків, які видані компетентними органами іншої Договірної Сторони, і гарантує власникам таких посвідчень права, передбачені Конвенцією про полегшення міжнародного морського судноплавства (1965 року) і Конвенцією МОП № 108 (1958 року) про національні посвідчення особи моряків.

Такими посвідченнями особи є:

- для українських моряків – Посвідчення особи моряка;
- для словенських моряків – Словенська Книжка моряка.

Обидві Договірні Сторони інформуватимуть одна одну дипломатичними каналами про будь-які зміни, що стосуються вищезазначених посвідчень.

2. Договірні Сторони зберігають, однак, право відмовити у в'їзді на свою територію будь-якій особі, яка має вищезазначене посвідчення особи моряка, але яку вони визнають небажаною.

Стаття 7

1. Будь-яка особа, що володіє посвідченням особи, зазначеним у статті 6 цієї Угоди, може без візи сходити на берег і перебувати в межах міста, в якому розташований порт заходу, поки судно залишається в цьому порту, якщо її внесено до суднової ролі та до списку екіпажу, поданого капітаном судна адміністрації порту. Як при сходженні на берег, так і при поверненні на судно ця особа підлягає чинному контролю.

2. Будь-яка особа, що володіє посвідченням особи, виданим однією з Договірних Сторін і зазначеним у статті 6 цієї Угоди, має право незалежно від транспортного засобу в'їжджати на територію іншої Договірної Сторони для посадки на своє судно, переходу до іншого судна або повернення в свою країну.

3. В усіх випадках, застережених у пункті 2 цієї статті, посвідчення особи повинні мати візу іншої Договірної Сторони. Така віза надається якомога скоріше.

4. Якщо член екіпажу, що володіє посвідченням особи, зазначеним у статті 6 цієї Угоди, сходить на берег в порту Договірної Сторони з причини здоров'я або з іншої причини, прийнятної для компетентних влад, останні дають необхідний дозвіл зазначеній особі на перебування на своїй території, а в разі госпіталізації – дозвіл на повернення до своєї країни проживання, або на прямування до іншого порту для посадки на судно будь-яким транспортним засобом.

5. Положення правил в'їзду і перебування іноземців, що діють на територіях Договірних Сторін, залишаються чинними без порушення положень статей 6 і 7 цієї Угоди.

Стаття 8

1. Компетентні судові органи Договірних Сторін не прийматимуть до розгляду позови, що виникають з угоди найму в якості члена екіпажу судна іншої Договірної Сторони без згоди компетентної дипломатичної або консульської посадової особи цієї іншої Договірної Сторони.

2. У разі, якщо член екіпажу судна однієї Договірної Сторони здійснить злочин на борту судна, що перебуває в територіальних водах іншої Договірної Сторони, компетентні судові органи останньої не переслідуватимуть його без згоди компетентної дипломатичної чи консульської офіційної особи країни прапора судна, якщо:

- а) наслідки злочину не поширюються на територію держави, в якій перебуває судно;
- б) злочин не порушує громадський порядок держави та її безпеку;
- с) злочин за законами цієї держави не розглядається як тяжкий злочин;
- д) злочин не здійснено проти будь-якої іншої особи, крім членів екіпажу цього судна;
- е) злочин не пов'язаний з незаконним перевезенням наркотичних або психотропних речовин.

3. Положення пункту 2 цієї статті не обмежують права контролю і розслідування, які компетентні судові органи кожної Договірної Сторони мають згідно зі своїм законодавством.

Стаття 9

1. Якщо судно однієї з Договірних Сторін зазнає корабельної аварії, буде викинуте на берег, сяде на мілину або зазнає іншої аварії біля берегів іншої Договірної Сторони, судно і вантаж на території цієї іншої Договірної Сторони отримають таке ж ставлення, як і її власні судна і вантажі.

2. Екіпаж і пасажирів, а також саме судно і його вантаж у будь-який час отримають допомогу і сприяння в тому ж обсязі, як і у випадку з національним судном.

3. Положення цієї статті не зачіпають прав однієї з Договірних Сторін або уповноважених цією Договірною Стороною на відповідну компенсацію за будь-які дії, вжиті для врятування судна, або будь-яку допомогу, надану судну, екіпажу, пасажирів і вантажу.

4. Якщо судно зазнало пошкоджень, вантаж і майно, вивантажені або врятовані з судна у випадках, зазначених у пункті 1 цієї статті, не обкладатимуться ніяким митом за умови, що вони доставлені на територію іншої Договірної Сторони не для використання чи споживання.

Стаття 10

Для виконання умов цієї Угоди компетентними органами Договірних Сторін є:

від Кабінету Міністрів України – Міністерство транспорту;

від Уряду Республіки Словенія – Міністерство транспорту.

Стаття 11

Договірні Сторони погоджуються:

а) сприяти участі суден обох Договірних Сторін у перевезеннях вантажів двосторонньої морської торгівлі відповідно до торговельних контрактів.

З цією метою вони, зокрема, заохочуватимуть створення спільних судноплавних ліній відповідно до принципів рівності і взаємної вигоди;

б) не перешкоджати участі суден однієї Договірної Сторони в перевезеннях вантажів морської торгівлі між портами іншої Договірної Сторони і портами третіх країн.

Умови цієї статті не обмежують право суден третіх країн брати участь у перевезеннях вантажів морської торгівлі між портами Договірних Сторін.

Стаття 12

Договірні Сторони відповідно до національного законодавства докладатимуть зусиль для підтримки і розвитку ефективного співробітництва між владою і комерційними організаціями, що працюють у сфері морських перевезень у цих країнах. Зокрема, Договірні Сторони погоджуються проводити взаємні консультації та обмін інформацією між їхніми відповідними судноплавними організаціями і підприємствами.

Стаття 13

З метою забезпечення реалізації цієї Угоди компетентні органи Договірних Сторін створюють Спільну Комісію.

Спільна Комісія збирається на прохання будь-якої Договірної Сторони.

Будь-які спори, що виникають у зв'язку з тлумаченням або застосуванням цієї Угоди, вирішуватимуться Спільною Комісією.

Якщо Спільна Комісія не зможе дійти згоди, спір буде вирішено дипломатичними каналами.

Стаття 14

1. Договірні Сторони повідомлять одна одну дипломатичними каналами про виконання відповідних процедур, які необхідні для набуття чинності цією Угодою.

2. Ця Угода набуває чинності з дати останнього з двох повідомлень, як зазначено у попередньому пункті, і залишається чинною на невизначений термін.

3. Кожна Договірна Сторона може денонсувати цю Угоду шляхом офіційного повідомлення іншої Договірної Сторони по дипломатичних каналах.

4. Денонсація вступає в силу після закінчення 6-ти місяців з дати отримання такого повідомлення іншою Договірною Стороною.

Вчинено в м. Любляна 10 листопада 2003 року в двох примірниках українською, словенською і англійською мовами, причому всі тексти є автентичними. У разі будь-яких розбіжностей при тлумаченні перевага надається тексту англійською мовою.

ЗАКОН УКРАИНЫ

О ратификации Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Словения о морском торговом судоходстве

Верховная Рада Украины **постановляет:**
Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Словения о морском торговом судоходстве, подписанную в г. Любляни 10 ноября 2003 года, ратифицировать.

Президент Украины

Л. КУЧМА

г. Киев

5 ноября 2004 года

№ 2170–IV

(Ведомости Верховной Рады Украины. – 2005. – № 4. – Ст. 86)

Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Словения о морском торговом судоходстве

Кабинет Министров Украины и Правительство Республики Словения (далее “Договаривающиеся Стороны”)

желая содействовать развитию коммерческих и экономических отношений между двумя странами;
намереваясь содействовать отношениям и достичь тесного сотрудничества в отрасли морского транспорта между двумя странами;

желая развивать морское торговое судоходство между двумя странами на принципах равенства и взаимной выгоды;

желая содействовать развитию международного торгового судоходства на принципах свободы мореплавания

договорились о следующем:

Статья 1

Целью этого Соглашения является:

- регулирование и развитие взаимоотношений между двумя государствами в сфере торгового судоходства;
- обеспечение тесного сотрудничества в сфере торгового судоходства;
- избежание действий, препятствующих нормальному развитию морских перевозок.

Статья 2

В этом Соглашении:

1. “Судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, которое зарегистрировано на территории этой Договаривающейся Стороны и несет ее флаг в соответствии с национальным законодательством. Этот термин, однако, не включает:

- военные корабли;
- гражданские суда, используемые по некоммерческому назначению;
- рыболовные суда.

2. “Член экипажа судна” означает капитана или любое лицо, которое действительно занято во время рейса на борту судна исполнением обязанностей, которые связаны с эксплуатацией и обслуживанием судна, и чье имя включено в судовую роль.

Статья 3

1. Это Соглашение применяется на территории, которая включает территориальные воды Украины, с одной стороны, и на территории, которая включает территориальные воды Республики Словения, с другой стороны.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает судам другой Договаривающейся Стороны такое же отношение, как и собственным судам в части свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и разгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, осуществления обычных коммерческих операций и пользования всеми услугами для мореплавания, а также в отношении уплаты портовых сборов и взысканий.

3. Положение пункта 2 этой статьи:

- a) не распространяются на порты, закрытые для захода иностранных судов;
- b) не распространяются на виды деятельности, которые зарезервированы каждой из Договаривающихся Сторон для своих организаций и предприятий, в частности на национальный каботаж и морское рыболовство;
- c) не обязывают Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны исключения из обязательной лоцманской проводки, которые предоставляются своим собственным судам;
- d) не касаются правил въезда и пребывания иностранцев.

Статья 4

Договаривающиеся Стороны принимают в соответствии со своим законодательством все возможные меры для сокращения пребывания судов в своих портах и упрощения административных, таможенных и карантинных формальностей, действующих в этих портах.

Статья 5

1. Документы, которые подтверждают национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, которые выданы или признаются одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться другой Договаривающейся Стороной.

2. Суды каждой из Договаривающихся Сторон, обеспеченные мерительными свидетельствами, выданными в соответствии с международной Конвенцией об обмере судового тоннажа 1969 года, освобождаются от повторного измерения тоннажа в портах другой Договаривающейся Стороны.

Статья 6

1. Каждая Договаривающаяся Сторона признает удостоверения личности моряка, которые выданы компетентными органами другой Договаривающейся Стороны, и гарантирует владельцам таких удостоверений права, предусмотренные Конвенцией об облегчении международного морского судоходства (в 1965 году) и Конвенцией МОТ № 108 (1958 года) о национальных удостоверениях личности моряка.

Таковыми удостоверениями личности являются:

- для украинского моряка – Удостоверение личности моряка;
- для словенского моряка – Словенская Книжка моряка.

Обе Договаривающиеся Стороны будут информировать друг друга по дипломатическим каналам о любых изменениях, которые касаются вышеупомянутых удостоверений.

2. Договаривающиеся Стороны сохраняют, однако, право отказать во въезде на свою территорию любому лицу, которое имеет вышеупомянутое удостоверение личности моряка, но которое они признают нежелательным.

Статья 7

1. Любое лицо, которое имеет удостоверение личности, указанное в статье 6 этого Соглашения, может без визы сходить на берег и находиться в пределах города, в котором расположен порт захода, пока судно остается в этом порту, если оно внесено в судовую роль и в список экипажа, поданного капитаном судна администрации порта. Как при сходе на берег, так и при возвращении на судно это лицо подлежит действующему контролю.

2. Любое лицо, которое имеет удостоверение личности, выданное одной из Договаривающихся Сторон и указанное в статье 6 этого Соглашения, имеет право независимо от транспортного средства въезжать на территорию другой Договаривающейся Стороны для посадки на свое судно, перехода на другое судно или возвращения в свою страну.

3. Во всех случаях, оговоренных в пункте 2 этой статьи, удостоверения личности должны иметь визу другой Договаривающейся Стороны. Такая виза предоставляется в наиболее короткие сроки.

4. Если член экипажа, владеющий удостоверением личности, указанным в статье 6 этого Соглашения, сходит на берег в порту Договаривающейся Стороны по причине ухудшения здоровья или по другой причине, приемлемой для компетентных властей, последние дают необходимое разрешение указанному лицу на пребывание на своей территории, а в случае госпитализации – разрешение на возвращение в свою страну проживания, или на следование к другому порту для посадки на судно любым транспортным средством.

5. Положение правил въезда и пребывания иностранцев, которые действуют на территориях Договаривающихся Сторон, остаются действующими без ущерба для статей 6 и 7 этого Соглашения.

Статья 8

1. Компетентные судебные органы Договаривающихся Сторон не будут принимать к рассмотрению иски, которые возникают из соглашения найма в качестве члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица этого другой Договаривающейся Стороны.

2. В случае, если член экипажа судна одной Договаривающейся Стороны совершит преступление на борту судна, которое находится в территориальных водах другой Договаривающейся Стороны, компетентные судебные органы последней не будут преследовать его без согласия компетентного дипломатического или консульского официального лица государства флага судна, если:

а) последствия преступления не распространяются на территорию государства, в котором находится судно;

б) преступление не нарушает общественный порядок государства и его безопасность;

с) преступление по законам этого государства не признается тяжким;

д) преступление не совершено против любого другого лица, кроме членов экипажа этого судна;

е) преступление не связано с незаконной перевозкой наркотических или психотропных средств.

3. Положения пункта 2 этой статьи не ограничивают права контроля и расследования, которые компетентные судебные органы каждой Договаривающейся Стороны имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья 9

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, будет выброшено на берег, сядет на мель или потерпит какую-либо другую аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, судно и груз на территории этой другой Договаривающейся Стороны получают такое же отношение, как и ее собственные суда и грузы.

2. Экипаж и пассажиры, а также само судно и его груз в любое время получают помощь и содействие в том же объеме, как и в случае с национальным судном.

3. Положения этой статьи не затрагивают прав одной из Договаривающихся Сторон или уполномоченных этой Договаривающейся Стороной на соответствующую компенсацию за любые действия, предпринятые для спасения судна, или любую помощь, предоставленную судну, экипажу, пассажирам и грузу.

4. Если судно было повреждено, груз и имущество, выгруженные или спасенные с судна в случаях, отмеченных в пункте 1 этой статьи, не будут облагаться никакими пошлинами при условии, что они доставлены на территорию другой Договаривающейся Стороны не для использования или потребления.

Статья 10

Для выполнения условий этого Соглашения компетентными органами Договаривающихся Сторон является:
от Кабинета Министров Украины – Министерство транспорта;
от Правительства Республики Словения – Министерство транспорта.

Статья 11

Договаривающиеся Стороны соглашаются:

а) содействовать участию судов обеих Договаривающихся Сторон в перевозках грузов двусторонней морской торговли в соответствии с торговыми контрактами.

С этой целью они, в частности, будут поощрять создание общих судоходных линий в соответствии с принципами равенства и взаимной выгоды;

б) не препятствовать участию судов одной Договаривающейся Стороны в перевозках грузов морской торговли между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.

Условия этой статьи не ограничивают право судов третьих стран принимать участие в перевозках грузов морской торговли между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 12

Договаривающиеся Стороны в соответствии с национальным законодательством будут прилагать усилия для поддержания и развития эффективного сотрудничества между властью и коммерческими организациями, которые работают в сфере морских перевозок в этих странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмен информацией между их соответствующими судоходными организациями и предприятиями.

Статья 13

С целью обеспечения реализации этого Соглашения компетентные органы Договаривающихся Сторон создают Совместную Комиссию.

Совместная Комиссия собирается по просьбе любой из Договаривающихся Сторон.

Любые споры, которые возникают в связи с толкованием или применением этого Соглашения, будут

разрешаться Совместной Комиссией.

Если Совместная Комиссия не сможет прийти к согласию, спор будет разрешен по дипломатическим каналам.

Статья 14

1. Договаривающиеся Стороны уведомляют друг друга по дипломатическим каналам о выполнении соответствующих процедур, которые необходимы для вступления в силу этого Соглашения.

2. Это Соглашение вступает в силу с даты последнего из двух уведомлений, как указано в предыдущем пункте, и действует в течение неопределенного срока.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона может денонсировать это Соглашение путем официального сообщения об этом другой Договаривающейся Стороне по дипломатическим каналам.

4. Денонсация вступает в силу по окончании 6-ти месяцев с даты получения такого сообщения другой Договаривающейся Стороной.

Совершено в г. Любляна 10 ноября 2003 года в двух экземплярах на украинском, словенском и английском языках, причем все тексты являются аутентичными. В случае любых разногласий при толковании преимущество отдается тексту на английском языке.

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від 14 квітня 2004 р. № 502

Про затвердження Угоди про співробітництво в галузі рибальства та морського господарства між Урядом України та Урядом Ісламської Республіки Мавританія

Кабінет Міністрів України **постановляє:**

Затвердити Угоду про співробітництво в галузі рибальства та морського господарства між Урядом України та Урядом Ісламської Республіки Мавританія, підписану 4 грудня 2003 р. у м. Києві.

Прем'єр-міністр України

ВЯНУКОВИЧ

(Офіційний вісник України. – 2004 р. – № 16. – Ст. 1119)

Угода про співробітництво в галузі рибальства та морського господарства між Урядом України та Урядом Ісламської Республіки Мавританія

Уряд України та Уряд Ісламської Республіки Мавританія, далі – «Сторони»;

беручи до уваги дружні відносини між Україною та Ісламською Республікою Мавританія; Прагнучи постійно розвивати та покращувати двостороннє взаємовигідне співробітництво між ними в галузі рибальства, морського господарства та у похідних сферах діяльності;

беручи до уваги Конвенцію Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та визнаючи суверенні права Ісламської Республіки Мавританія на вивчення, експлуатацію, збереження та управління морськими водними живими ресурсами у її Виключній Економічній Зоні, яка поширюється на 200 миль, і зважаючи також на Угоду від 4 грудня 1995 року щодо застосування положень Конвенції ООН з морського права;

враховуючи цілі і напрями Політики розвитку галузі рибальства в Ісламській Республіці Мавританія;

усвідомлюючи необхідність здійснення відповідального рибальства, а також важливість збереження і контролю морських водних живих ресурсів та раціонального управління ними у Виключній Економічній Зоні Ісламської Республіки Мавританія та в Центральній-Східній Атлантиці;

бажаючи встановити та розвивати відносини в сфері наукових досліджень та обміну інформацією щодо рибальства, домовилися про таке:

Стаття 1. Визначення термінів

У цій Угоді терміни вживаються в такому значенні:

а) “Зона” — Виключна Економічна Зона Ісламської Республіки Мавританія, тобто води, в яких Мавританія здійснює свої суверенні права щодо вивчення, використання, збереження морських водних живих ресурсів та управління ними;

б) “Судна” — судна під прапором України, що ведуть пелагічний лов в рамках даної Угоди;

с) “Міністерство” — Міністерство рибальства та морського господарства Ісламської Республіки Мавританія;

д) “Департамент” — Державний Департамент рибного господарства Міністерства аграрної політики України;

е) “Законодавство” — закони, декрети, постанови та циркуляри, які є чинними в Ісламській Республіці Мавританія;

ф) “Служба Контролю” — Орган Нагляду за рибпромисловою діяльністю та Контролю на морі Ісламської Республіки Мавританія.

Стаття 2. Предмет Угоди

Предметом цієї Угоди є співробітництво між Україною та Ісламською Республікою Мавританія у сфері рибальства, встановлення умов здійснення лову, контролю за рибпромисловою діяльністю, а також у галузях суднобудування та судноремонту, підготовки кадрів та наукових досліджень. Сторони забезпечують виконання та дотримання вимог та положень цієї Угоди шляхом співробітництва між такими органами двох Держав:

з боку України — Державний Департамент рибного господарства Міністерства аграрної політики України;
з боку Мавританії — Міністерство рибальства та морського господарства Ісламської Республіки Мавританія.

Стаття 3. Умови здійснення промислу

1. Здійснення промислу суднами є можливим лише за наявності ліцензії, що її надає Міністерство. Ліцензія має постійно знаходитися на борту судна і пред'являтися представникам Служби Контролю.
2. Під час промислу в Зоні, судновласники та фрахтувальники повинні дотримуватися Законодавства.
3. Капітан кожного судна має вжити всіх необхідних заходів щодо укомплектування екіпажу належною кількістю моряків, і, в певних випадках, науковими спостерігачами.
4. Капітан кожного судна зобов'язаний передавати оригінали журналу вилову з додатками до Служби Контролю після закінчення кожного рейсу. Судновласники та фрахтувальники суден зобов'язані подавати до Міністерства і до Департаменту піврічну декларацію щодо вилову з розбивкою по видах морських водних живих ресурсів.
5. Недотримання вимог даної статті та інші порушення тягнуть за собою відповідальність згідно з законодавством.

Стаття 4. Морська професійна підготовка

Сторони приділяють особливу увагу потребам Міністерства у сфері морської професійної підготовки. Мавританська Сторона інформує про ці потреби Українську Сторону щорічно під час засідань Змішаної Комісії, про яку йдеться у статті 9 цієї Угоди, та визначає умови такої підготовки спільно з Українською Стороною, з урахуванням наявних можливостей.

Сторони сприяють прямому співробітництву між відповідними закладами щодо морської професійної підготовки.

Стаття 5. Наукові дослідження

1. Сторони приділяють особливу увагу розвитку наукових досліджень та оцінці стану морських водних живих ресурсів і екосистем Зони в цілому.
2. Сторони спільно розробляють і впроваджують систему оперативного спостереження за станом морських водних живих ресурсів з метою підвищення ефективності рибпромислової діяльності та зменшення негативного антропогенного впливу.
3. Сторони здійснюють спільні дослідження у сфері розробки знарядь лову та комплексної технології з переробки та підвищення цінності виловів.
4. Конкретні умови співробітництва у вищенаведених сферах визначаються щорічно під час засідань Змішаної Комісії, про яку йдеться у статті 9 цієї Угоди.
5. В галузі наукових досліджень компетентні установи Сторін співпрацюють як безпосередньо, так і в рамках відповідних міжнародних наукових організацій з метою збереження і оптимального використання морських водних живих ресурсів Зони.
6. Науковці Південного науково-дослідного інституту морського рибного господарства та океанографії і Керченського морського технологічного інституту та Мавританського Інституту океанографічних і рибогосподарських досліджень, а також фахівці Департаменту і Міністерства погоджують між собою конкретні умови проведення таких досліджень та обміну науковою і рибпромисловою інформацією.

Стаття 6. Контроль

Враховуючи необхідність здійснення контролю за промисловою діяльністю в Зоні, Українська Сторона суттєво сприяє покращанню та посиленню засобів такого контролю. Конкретні шляхи цього сприяння визначаються щорічно під час засідань Змішаної комісії.

Стаття 7. Інтеграція рибогосподарського сектору в національну економіку Мавританії

1. Українська Сторона надає Мавританській Стороні сприяння в таких галузях рибного господарства: портова інфраструктура, вивантаження продукції, переробка з метою підвищення вартості виловів, суднобудування та судноремонт.
2. Сторони заохочують будь-які форми партнерства, які сприяють розвитку та розширенню взаємовигідного співробітництва між суб'єктами господарювання обох Держав, зокрема у сферах морського рибальства, переробки морських водних живих ресурсів, ремонту та технічного обслуговування суден, продажу готової продукції, постачання суднам необхідних матеріалів і продуктів та використання мавританської робочої сили.
3. Сторони не несуть відповідальності за зобов'язаннями юридичних та фізичних осіб, що діють в рамках цієї Угоди.

Стаття 8. Забезпечення умов здійснення промислу

Мавританська Сторона:

1. Забезпечує суднам умови промислу згідно з затвердженими нею контрактами і договорами.

2. Забезпечує дослідним та транспортним суднам (танкерам, рефрижераторам, буксирам, постачальникам), що обслуговують судна, необхідні умови для здійснення їхньої діяльності.
3. Надає суднам можливість якірної стоянки, постачання їм необхідних матеріалів і продуктів, вивантаження продукції та ремонту в портах Ісламської Республіки Мавританія і на рейдах цих портів.
4. Надає Українській Стороні можливості для здійснення заміни екіпажів суден в Ісламській Республіці Мавританія.

Стаття 9. Змішана Комісія

1. Сторони утворюють Змішану Українсько-Мавританську комісію з рибальства, яка іменуватиметься надалі “Змішана Комісія” і матиме завданням розробку програм співробітництва, визначення конкретних умов реалізації положень даної Угоди, забезпечення контролю за її виконанням, вирішення суперечок.
2. Кожна Сторона призначає до Змішаної Комісії свого представника та його заступника і інформує про це іншу сторону дипломатичними каналами протягом двох місяців з дати набрання чинності даною Угодою.
3. Чергові засідання Змішаної Комісії проводяться один раз на рік по чергово в Україні та в Ісламській Республіці Мавританія. Позачергове засідання проводиться у будь-який час на вимогу однієї з Сторін.
4. Результати роботи Змішаної Комісії оформлюються протоколом.

Стаття 10. Затримка судна

1. У випадку затримки чи арешту судна, Мавританська Сторона інформує про це Українську Сторону дипломатичними каналами у найкоротший термін.
2. Будь-яке судно, що має дозвіл на лов у Зоні і було затримане, не може бути конфісковане. Воно має бути негайно звільнене разом з екіпажем після сплати штрафу або внесення розумної застави.

Стаття 11. Спірні питання

1. В разі виникнення спору між Сторонами стосовно тлумачення або застосування положень даної Угоди або інших угод, що були укладені на її основі, Сторони негайно проводять консультації на вимогу однієї з Сторін.
2. Мавританська Сторона інформує Українську Сторону про всі випадки припинення діяльності судна, яке не виконало всіх передбачених Законодавством вимог. У такому випадку, Українська Сторона вживає заходів, що необхідні для сприяння в найкоротший термін Мавританській Стороні у здійсненні нею своїх прав.

Стаття 12. Морське право

Жодне з положень даної Угоди не може вважатися таким, що завдає шкоди правам і зобов'язанням Держав обох Сторін щодо укладених кожною з них міжнародних угод або конвенцій у галузі морського права.

Стаття 13. Інші положення

1. Українська Сторона вживатиме всіх необхідних заходів для забезпечення дотримання суднами положень цієї Угоди та Законодавства.
2. Міністерство інформує Українську Сторону про будь-які зміни у законодавстві, яке регулює рибпромислову діяльність. Судна повинні керуватися в роботі такими повідомленнями Мавританської Сторони.
3. В разі, якщо з різних причин і, зокрема, з метою збереження морських водних живих ресурсів, прийняті Мавританською Стороною нормативні акти перешкоджають нормальній промисловій діяльності суден, то такі акти не повинні носити дискримінаційний характер стосовно суден у порівнянні з суднами третіх країн, що здійснюють аналогічний промисел.

Стаття 14. Заключні положення

1. Ця Угода тимчасово застосовується з дати її підписання та набуває чинності з дати останнього повідомлення Сторонами одна одній дипломатичними каналами про виконання внутрішньодержавних процедур, які необхідні для набуття чинності цією Угодою. Угода укладена терміном на п'ять років.
2. Зміни і доповнення до цієї Угоди вносяться за взаємною письмовою згодою Сторін та оформлюються протоколами, які є її невід'ємною частиною.
3. Дія цієї Угоди продовжується автоматично на наступні три роки, в разі, якщо жодна з Сторін, щонайменше за три місяці до виповнення поточного строку її дії, не повідомить письмово іншу Сторону про намір припинити дію Угоди.
4. Припинення дії цієї Угоди не перешкоджатиме виконанню контрактів, що були укладені впродовж дії Угоди і не були повністю виконані на момент припинення її дії.

Вчинено в м. Києві 4 грудня 2003 року у двох примірниках, українською та французькою мовами, при цьому кожний текст має однакову силу. В разі виникнення розбіжностей щодо тлумачення положень цієї Угоди Сторони звертатимуться до тексту, викладеного французькою мовою.

КАБИНЕТ МИНИСТРОВ УКРАИНЫ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 14 апреля 2004 г. № 502**

**Об утверждении Соглашения о сотрудничестве
в отрасли рыболовства и морского хозяйства между
Правительством Украины и Правительством
Исламской Республики Мавритания**

Кабинет Министров Украины постановляет:

Утвердить Соглашение о сотрудничестве в отрасли рыболовства и морского хозяйства между Правительством Украины и Правительством Исламской Республики Мавритания, подписанное 4 декабря в 2003 г. в г. Киеве.

Премьер-министр Украины

В.ЯНУКОВИЧ

(Официальный вестник Украины. – 2004 г. – № 16. – Ст. 1119)

**Соглашение
о сотрудничестве в отрасли рыболовства
и морского хозяйства между
Правительством Украины и Правительством
Исламской Республики Мавритания**

Правительство Украины и Правительство Исламской Республики Мавритания, далее – «Стороны»;

принимая во внимание дружеские отношения между Украиной и Исламской Республикой Мавритания;

Стремясь постоянно развивать и улучшать двустороннее взаимовыгодное сотрудничество между ними в отрасли рыболовства, морского хозяйства и в производных сферах деятельности;

принимая во внимание Конвенцию Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года и признавая суверенные права Исламской Республики Мавритания на изучение, эксплуатацию, сохранение и управление морскими водными живыми ресурсами в ее Исключительной Экономической Зоне, которая распространяется на 200 миль, и учитывая также Соглашение от 4 декабря 1995 года относительно применения положений Конвенции ООН по морскому праву;

учитывая цели и направления Политики развития отрасли рыболовства в Исламской Республике Мавритания;

осознавая необходимость осуществления ответственного рыболовства, а также важность сохранения и контроля морских водных живых ресурсов и рационального управления ими в Исключительной Экономической Зоне Исламской Республики Мавритания и в Центрально-Восточной Атлантике;

желая установить и развивать отношения в сфере научных исследований и обмена информацией относительно рыболовства, договорились о следующем:

Статья 1. Определение терминов

В этом Соглашении термины употребляются в таком значении:

а) “Зона” — Исключительная Экономическая Зона Исламской Республики Мавритания, то есть воды, в которых Мавритания осуществляет свои суверенные права относительно изучения, использования, сохранения морских водных живых ресурсов и управления ими;

б) “Суда” — суда под флагом Украины, ведущие пелагический лов в рамках данного Соглашения;

с) “Министерство” — Министерство рыболовства и морского хозяйства Исламской Республики Мавритания;

д) “Департамент” — Государственный Департамент рыбного хозяйства Министерства аграрной политики Украины;

е) “Законодательство” — законы, декреты, постановления и циркуляры, которые действуют в Исламской Республике Мавритания;

ф) “Служба Контроля” — Орган Надзора за рыбопромышленной деятельностью и Контроля на море Исламской Республики Мавритания.

Статья 2. Предмет Соглашения

Предметом этого Соглашения является сотрудничество между Украиной и Исламской Республикой Мавритания в сфере рыболовства, установления условий осуществления лова, контроля за рыбопромышленной деятельностью, а также в отраслях судостроения и судоремонта, подготовки кадров и научных исследований. Стороны обеспечивают выполнение и соблюдение требований и положений этого Соглашения путем сотрудничества между такими органами двух Держав:

со стороны Украины — Государственный Департамент рыбного хозяйства Министерства аграрной политики Украины;

со стороны Мавритании — Министерство рыболовства и морского хозяйства Исламской Республики Мавритания.

Статья 3. Условия осуществления промысла

1. Осуществление промысла судами является возможным только при наличии лицензии, которую выдает Министерство. Лицензия должна постоянно находиться на борту судна и предъявляться представителям Службы Контроля.

2. Во время промысла в Зоне, судовладельцы и фрахтовальщики должны соблюдать Законодательство.

3. Капитан каждого судна должен принять все необходимые меры относительно укомплектования экипажа надлежащим количеством моряков, и, в определенных случаях, научными наблюдателями.

4. Капитан каждого судна обязан передавать оригиналы журнала вылова с приложениями в Службу Контроля по окончании каждого рейса. Судовладельцы и фрахтовальщики судов обязаны подавать в Министерство и в Департамент полугодовую декларацию относительно вылова с разбивкой по видам морских водных живых ресурсов.

5. Несоблюдение требований данной статьи и другие нарушения влекут за собой ответственность в соответствии с законодательством.

Статья 4. Морская профессиональная подготовка

Стороны уделяют особенное внимание потребностям Министерства в сфере морской профессиональной подготовки. Мавританская Сторона информирует об этих потребностях Украинскую Сторону ежегодно во время заседаний Смешанной Комиссии, о которой идет речь в статье 9 этого Соглашения, и определяет условия такой подготовки совместно с Украинской Стороной, с учетом имеющихся возможностей.

Стороны содействуют прямому сотрудничеству между соответствующими заведениями относительно морской профессиональной подготовки.

Статья 5. Научные исследования

1. Стороны уделяют особое внимание развитию научных исследований и оценке состояния морских водных живых ресурсов и экосистем Зоны в целом.

2. Стороны совместно разрабатывают и внедряют систему оперативного наблюдения состояния морских водных живых ресурсов с целью повышения эффективности рыбопромышленной деятельности и уменьшения негативного антропогенного влияния.

3. Стороны проводят совместные исследования в сфере разработки орудий лова и комплексной технологии по переработке и повышению ценности выловов.

4. Конкретные условия сотрудничества в указанных сферах определяются ежегодно во время заседаний Смешанной Комиссии, о которой идет речь в статье 9 этого Соглашения.

5. В сфере научных исследований компетентные учреждения Сторон сотрудничают как непосредственно, так и в рамках соответствующих международных научных организаций, с целью сохранения и оптимального использования морских водных живых ресурсов Зоны.

6. Научные работники Южного научно-исследовательского института морского рыбного хозяйства и океанографии Керченского морского технологического института и Мавританского Института океанографических и рыбохозяйственных исследований, а также специалисты Департамента и Министерства согласовывают конкретные условия проведения таких исследований и обмена научной и рыбопромышленной информацией.

Статья 6. Контроль

Учитывая необходимость осуществления контроля за промышленной деятельностью в Зоне, Украинская Сторона всемерно содействует улучшению и усилению средств такого контроля. Конкретные пути этого содействия определяются ежегодно во время заседаний Смешанной комиссии.

Статья 7. Интеграция рыбохозяйственного сектора в национальную экономику Мавритании

1. Украинская Сторона содействует Мавританской Стороне в таких отраслях рыбного хозяйства: портовая инфраструктура, выгрузка продукции, переработка с целью повышения стоимости выловов, судостроение и судоремонт.

2. Стороны поощряют любые формы партнерства, которые содействуют развитию и расширению взаимовыгодного сотрудничества между субъектами ведения хозяйства обоих Государств, в частности в сферах морского рыболовства, переработки морских водных живых ресурсов, ремонта и технического обслуживания судов, продажи готовой продукции, снабжения судов необходимыми материалами и продуктами и использования мавританской рабочей силы.

3. Стороны не несут ответственности по обязательствам юридических и физических лиц, которые действуют в рамках этого Соглашения.

Статья 8. Обеспечение условий осуществления промысла

Мавританская Сторона:

1. Обеспечивает судам условия промысла в соответствии с утвержденными ею контрактами и договорами.

2. Обеспечивает исследовательским и транспортным судам (танкерам, рефрижераторам, буксирам, поставщикам), которые обслуживают суда, необходимые условия для осуществления их деятельности.

3. Предоставляет судам возможность якорной стоянки, снабжения их необходимыми материалами и продуктами, выгрузки продукции и ремонта в портах Исламской Республики Мавритания и на рейдах этих портов.

4. Предоставляет Украинской Стороне возможности для проведения замены экипажей судов в Исламской Республике Мавритания.

Статья 9. Смешанная Комиссия

1. Стороны образуют Смешанную Украинско-мавританскую комиссию по рыболовству, которая будет именоваться в дальнейшем “Смешанная Комиссия” и заданием которой будет разработка программ сотрудничества, определения конкретных условий реализации положений данного Соглашения, обеспечения контроля за его исполнением, разрешения споров.

2. Каждая Сторона назначает в Смешанную Комиссию своего представителя и его заместителя и информирует об этом другую сторону по дипломатическим каналам на протяжении двух месяцев с даты вступления в силу данного Соглашения.

3. Дежурные заседания Смешанной Комиссии проводятся один раз в год поочередно в Украине и в Исламской Республике Мавритания. Внеочередное заседание проводится в любое время по требованию одной из Сторон.

4. Результаты работы Смешанной Комиссии оформляются протоколом.

Статья 10. Задержка судна

1. В случае задержки или ареста судна, Мавританская Сторона информирует об этом Украинскую Сторону по дипломатическим каналам в кратчайший срок.

2. Ни одно задержанное судно, имеющее разрешение на лов в Зоне, не может быть конфисковано. Оно должно быть немедленно освобождено вместе с экипажем после уплаты штрафа или внесения разумного залога.

Статья 11. Спорные вопросы

1. В случае возникновения спора между Сторонами относительно толкования или применения положений данного Соглашения или других соглашений, которые были заключены на его основе, Стороны немедленно проводят консультации по требованию одной из Сторон.

2. Мавританская Сторона информирует Украинскую Сторону обо всех случаях прекращения деятельности судна, которое не выполнило всех предусмотренных Законодательством требований. В таком случае, Украинская Сторона принимает необходимые меры в кратчайший срок для содействия Мавританской Стороне в осуществлении ею своих прав.

Статья 12. Морское право

Ни одно из положений данного Соглашения не может считаться наносящим вред правам и обязательствам обеих Сторон относительно заключенных каждой из них международных соглашений или конвенций в отрасли морского права.

Статья 13. Другие положения

1. Украинская Сторона будет принимать все необходимые меры для обеспечения соблюдения судами положений этого Соглашения и Законодательства.

2. Министерство информирует Украинскую Сторону о любых изменениях в законодательстве, которое регулирует рыбопромышленную деятельность. Суды должны руководствоваться в работе такими сообщениями Мавританской Стороны.

3. В случае, если по различным причинам и, в частности, с целью сохранения морских водных живых

ресурсов, принятые Мавританской Стороной нормативные акты препятствуют нормальной промышленной деятельности судов, то такие акты не должны носить дискриминационного характера относительно судов по сравнению с судами третьих стран, которые осуществляют аналогичный промысел.

Статья 14. Заключительные положения

1. Это Соглашение временно применяется с даты его подписания и вступает в силу с даты последнего уведомления Сторонами друг друга по дипломатическим каналам о выполнении внутригосударственных процедур, которые необходимы для вступления в силу этого Соглашения. Соглашение заключено сроком на пять лет.

2. Изменения и дополнения в это Соглашение вносятся по взаимному письменному согласию Сторон и оформляются протоколами, которые являются его неотъемлемой частью.

3. Действие этого Соглашения продолжается автоматически на следующие три года, в случае, если ни одна из Сторон, по меньшей мере за три месяца до истечения текущего срока его действия, не уведомит в письменной форме виде другую Сторону о намерении прекратить действие Соглашения.

4. Прекращение действия этого Соглашения не будет препятствовать выполнению контрактов, которые были заключены в течение действия Соглашения и не были полностью выполнены на момент прекращения его действия.

Совершено в г. Киеве 4 декабря 2003 года в двух экземплярах, на украинском и французском языках, при этом каждый текст имеет одинаковую силу. В случае возникновения разногласий относительно толкования положений этого Соглашения Стороны будут обращаться к тексту, изложенному на французском языке.

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про ратифікацію Угоди між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство та Протоколу між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про внесення змін та доповнень до цієї Угоди

Верховна Рада України **постановляє:**

Угоду між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство, підписану в м. Анкарі 27 листопада 1996 року, та Протокол між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про внесення змін та доповнень до цієї Угоди, підписаний у м. Києві 19 червня 2003 року, ратифікувати.

Президент України

Л. КУЧМА

м. Київ, 20 квітня 2004 року
№ 1684–IV

(Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 32. – Ст. 389)

Угода між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство

Уряд України і Уряд Турецької Республіки, надалі Договірні Сторони, бажаючи розвивати морське торговельне судноплавство між двома країнами на засадах рівності і взаємної вигоди, а також з метою подальшого розвитку міжнародного торговельного судноплавства на засадах принципів свободи мореплавства, погодилися з нижченаведеним:

Стаття 1

Метою цієї Угоди є:

регулювання і розвиток взаємовідносин між двома державами в сфері торговельного судноплавства, забезпечення тісного співробітництва в сфері торговельного судноплавства, уникнення дій, що завдають шкоди нормальному розвитку міжнародних морських перевезень, заохочення до використання існуючих суднобудівних та судноремонтних потужностей обох країн, сприяння загальному розвитку торговельних і економічних відносин між двома державами.

Стаття 2

У цій Угоді:

1. Термін “судно Договірної Сторони” означає будь-яке судно, що зареєстроване на території цієї Сторони і несе її прапор згідно з її законами.

Цей термін, однак, не включає:

військові кораблі, або інші цивільні судна, які збудовано або/ї використовувано за некомерційними призначеннями, рибальські судна.

2. Термін “член екіпажу судна” означає капітана чи будь-яку особу, яка дійсно зайнята під час рейсу на борту судна виконанням обов’язків, що пов’язані з експлуатацією й/або обслуговуванням судна і чие ім’я включено в суднову роль.

Стаття 3

1. Дана Угода застосовується на території, яка включає територіальні води України з одного боку і на території, яка включає територіальні води Турецької Республіки з другого боку.

2. Кожна Договірна Сторона забезпечує суднам іншої Договірної Сторони таке ж відношення, яке вона забезпечує своїм власним суднам у частині: вільного доступу в порти, використання портів для навантаження і розвантаження вантажів і для посадки і висадки пасажирів, здійснення звичайних комерційних операцій і користування всіма послугами для мореплавства.

3. Положення пункту 2 цієї Статті:

- а) не поширюються на порти, закриті для заходу іноземних суден;
- б) не поширюються на види діяльності, що зарезервовані кожною з Договірних Сторін для своїх організацій і підприємств, зокрема національний каботаж, буксирування, рятувальництво, морська допомога, риболовство включаючи океанське;
- в) не зобов'язують Договірну Сторону поширювати на судна іншої Договірної Сторони винятки з правил обов'язкової лоцманської проводки, що надаються своїм власним суднам;
- г) не торкаються правил в'їзду і перебування іноземців.

Стаття 4

Договірні Сторони вживають у межах своїх законів і портових правил усіх можливих заходів для скорочення перебування суден у своїх портах і спрощення адміністративних, митних і карантинних формальностей чинних у цих портах.

Стаття 5

1. Документи, що підтверджують національність суден, обмірні свідоцтва та інші суднові документи, видані їй/або визнані однією з Договірних Сторін, визнаватимуться іншою Договірною Стороною.

2. Судна кожної з Договірних Сторін, забезпечені обмірними свідоцтвами, виданими у відповідності з міжнародною Конвенцією про вимір суднового тоннажу 1969 року або діючими законами, звільняються від повторного вимірювання тоннажу в портах іншої Договірної Сторони. У випадку зміни системи виміру тоннажу однією з Договірних Сторін вона інформує іншу Договірну Сторону про зміни з метою впровадження рівних умов.

Стаття 6

Кожна Договірна Сторона визнає посвідчення особи моряків, які видані компетентними органами іншої Договірної Сторони, і надає власникам таких посвідчень права, які передбачені за умовами

Стаття 7.

Такими посвідченнями особи є:

- що стосується України, "Паспорт моряка" або "Посвідчення особи моряка";
- що стосується Турецької Республіки, "Посвідчення особи моряка".

Договірні Сторони зберігають, однак, право відмовити у в'їзді на свою територію будь-якій особі, яка має вищезазначене посвідчення особи моряка, але яку вони визнають небажаною.

Стаття 7¹

1. Правоохоронні органи Договірних Сторін не будуть приймати до розгляду позови, які виникають з угоди найму в ролі члена екіпажу судна іншої Договірної Сторони без згоди компетентної дипломатичної й/або консульської посадової особи цієї іншої Сторони.

2. У випадку, якщо член екіпажу судна однієї Договірної Сторони здійснить злочин на борту судна, що знаходиться в порту іншої Договірної Сторони, влада цієї іншої Договірної Сторони не буде переслідувати його без згоди компетентної дипломатичної й/або консульської офіційної особи країни прапора судна, якщо, на думку згаданої влади:

- а) наслідки злочину не розповсюджуються на територію держави, в якій знаходиться судно;
- б) злочин не порушує громадський порядок держави та її безпеку;
- в) злочин за законами цієї держави не розглядається як тяжкий злочин;
- г) злочин не здійснено проти будь-якої особи, крім членів екіпажу цього судна.

3. Положення пункту 2 цієї Статті не обмежує права контролю і розслідування, які влада кожної Договірної Сторони має згідно свого законодавства.

Стаття 8

1. Якщо судно однієї з Договірних Сторін зазнає корабельної аварії, буде викинуте на берег, сяде на мілину або/ї зазнає іншої аварії біля берегів іншої Договірної Сторони, судно і його вантаж на території цієї іншої Договірної Сторони отримують таке ж відношення, як і/або її власні судна.

2. Екіпаж і пасажирів, а також саме судно і його вантаж у будь-який час отримують допомогу і сприяння в тому ж обсязі, як у випадку з національним судном.

3. Положення цієї Статті не обмежують права однієї з Договірних Сторін або вповноважених цією Договірною Стороною на відповідну компенсацію за будь-які дії, вживані для врятування судна або будь-яку допомогу, надану судну, його екіпажу, його пасажирів і його вантажу.

4. Якщо судно зазнало пошкоджень, вантаж і майно, вивантажені або врятовані з судна у випадках, що зазначені у пункті 1 цієї Статті, не обкладаються ніяким митом за умовою, що вони доставлені на територію іншої Договірної Сторони не для використання чи/ї споживання.

Стаття 9

Для виконання умов цієї Угоди компетентними органами Договірних Сторін є:

від Уряду України – Міністерство транспорту;
від Уряду Турецької Республіки – Прем'єр-Міністр–Підсекретаріат з морських справ.

Стаття 10

Договірні Сторони згоджуються:

а) сприяти участі суден обох Договірних Сторін у перевезеннях вантажів двосторонньої морської торгівлі у відповідності з торговельними контрактами;

б) не перешкоджати участі суден однієї Договірної Сторони в перевезеннях вантажів морської торгівлі між портами іншої

Договірної Сторони і портами третіх країн.

З цією метою вони, зокрема, будуть заохочувати створення спільних судноплавних ліній у відповідності з принципами рівності і взаємної вигоди.

Умови цієї Статті не обмежують право суден третіх країн брати участь у перевезеннях вантажів морської торгівлі між портами Договірних Сторін.

Стаття 11

Судноплавні підприємства або компанії, що зареєстровані і здійснюють практичне керування з території однієї з Договірних Сторін, звільнятимуться на території іншої Договірної Сторони від податку на прибутки, отримувані на території цієї іншої Сторони, який може бути застосований за її законами, згідно з умовами Угоди, укладеної між Договірними Сторонами з цього питання.

Стаття 12

Договірні Сторони в межах їх національного законодавства продовжують свої зусилля для підтримки і розвитку ефективного співробітництва між владою і/або комерційними організаціями, що працюють у сфері морських перевезень у цих країнах. Зокрема, Договірні Сторони згоджуються проводити взаємні консультації та обмін інформацією між їх відповідними судноплавними організаціями і підприємствами.

Стаття 13

Будь-який спір стосовно тлумачення й/або застосування цієї Угоди вирішуватиметься шляхом прямих переговорів між компетентними органами двох Договірних Сторін. Якщо згадані компетентні органи не зможуть дійти згоди, спір вирішуватиметься дипломатичними каналами.

Стаття 14

Ця Угода набуває чинності після взаємного повідомлення дипломатичними каналами про завершення необхідних процедур, які потрібні у відповідності з законодавством Договірних Сторін. Вона буде лишатися чинною протягом шести місяців із дня, коли одна з Договірних Сторін сповістить письмово іншу Договірну Сторону про припинення дії Угоди.

Здійснено в Анкарі 27 листопада 1996 року в двох примірниках, кожний українською, турецькою і англійською мовами, при цьому всі тексти є однаково чинні. У випадку будь-якого різночитання переважним є англійський текст.

Протокол між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про внесення змін та доповнень до Угоди між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство

Кабінет Міністрів України та Уряд Турецької Республіки, далі Договірні Сторони, зважаючи на добросусідські відносини між двома державами, враховуючи необхідність внесення змін та доповнень до тексту “Угоди між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство”, підписаної в Анкарі 27 листопада 1996 року, погодилися про нижченаведене:

Стаття 1

Статтю 6 “Угоди між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судно-

плавство“, далі “Угода“, викласти в наступній редакції:

“Стаття 6

1. Кожна з Договірних Сторін визнає посвідчення особи моряка, належним чином видане компетентними владами іншої Договірної Сторони членам екіпажу, що є громадянами цієї Договірної Сторони, і надає власникам таких документів права, що передбачені положеннями Статей 7 та 8 (згідно нової нумерації) цієї Угоди.

Такими посвідченнями особи моряка є:

для України – “Посвідчення особи моряка“;
для Турецької Республіки – “Книжка моряка“.

2. Положення Статей 7 та 8 цієї Угоди застосовуються відповідно до будь-якої особи, яка є членом екіпажу судна однієї з Договірних Сторін, але не є громадянином цієї Договірної Сторони і є власником посвідчення особи моряка у відповідності з положеннями міжнародних конвенцій”.

Стаття 2

Стаття наступного змісту включається до Угоди як Стаття 7:

“Стаття 7

1. Члени екіпажів суден однієї Договірної Сторони, які мають посвідчення особи моряка, зазначені в Статті 6 цієї Угоди, можуть без візи тимчасово сходити на берег протягом терміну перебування судна в порту держави іншої Договірної Сторони, за умови, що прізвища цих осіб включені до судової ролі та передані капітаном судна компетентним портовим владам згідно діючих правил в цьому порту.

2. Під час сходження на берег та повернення на судно члени екіпажу повинні дотримуватися національного законодавства та відповідних правил країни перебування”.

Стаття 3

Стаття наступного змісту включається до Угоди як Стаття 8:

“Стаття 8

1. Власники документів, зазначених у Статті 6 цієї Угоди, мають право в'їжджати на територію іншої Договірної Сторони як пасажир, чи від'їжджати до будь-якої іншої країни за наявності дозволу цієї країни, будь-яким транспортним засобом, з метою посадки на своє судно або пересадки на інше судно, прямувати транзитом для посадки на своє судно в іншій країні чи репатріації або у випадку надзвичайної необхідності чи в будь-якому іншому випадку за згодою відповідних органів цієї Договірної Сторони.

2. У будь-яких випадках, зазначених в цій Статті, члени екіпажу повинні мати візу іншої Договірної Сторони, яка видається компетентними органами в найкоротший термін. Ці моряки також повинні забезпечити фінансове покриття дорожніх витрат.

3. Якщо член екіпажу, який має посвідчення особи, зазначене в Статті 6 цієї Угоди, сходить на берег в порту іншої Договірної Сторони з причини стану здоров'я або з інших причин, які є прийнятними для відповідних влад цієї Договірної Сторони, останні надають зазначеній особі необхідний дозвіл на перебування на її території у випадку госпіталізації та повернутися до країни свого походження або прямувати в інший порт посадки будь-яким видом транспорту.

4. Без шкоди для положень Статті 7 цієї Угоди, а також положень цієї Статті, на територіях держав Договірних Сторін застосовуються норми національного права щодо в'їзду, перебування та виїзду іноземців.

5. Кожна з Договірних Сторін залишає за собою право відмовити у в'їзді і/або перебуванні на своїй території будь-якій особі, що має посвідчення особи моряка, зазначене в Статті 6, але яку вона вважає небажаною”.

Стаття 4

Враховуючи включення нових Статей 7 та 8, відповідно змінюється нумерація Статей 7–14 Угоди.

Стаття 5

Цей Протокол є невід'ємною частиною Угоди між Урядом України та Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство, підписаної в Анкарі 27 листопада 1996 року.

Цей Протокол набуває чинності на 30-й день після отримання останнього повідомлення, якими кожна з Договірних Сторін інформують одна одну про виконання усіх внутрішніх процедур, необхідних для набуття Протоколом чинності відповідно до їх національного законодавства.

Вчинено в м. Києві 19 червня 2003 р. в двох примірниках, кожний українською, турецькою та англійською мовами, причому всі три тексти є автентичними. У випадку будь-яких різночитань перевага надається тексту англійською мовою.

ЗАКОН УКРАИНЫ

О ратификации Соглашения между Правительством Украины и Правительством Турецкой Республики о морском торговом судоходстве и Протокола между Кабинетом Министров Украины и Правительством Турецкой Республики о внесении изменений и дополнений в это Соглашение

Верховная Рада Украины **постановляет:**

Соглашение между Правительством Украины и Правительством Турецкой Республики о морском торговом судоходстве, подписанное в г. Анкаре 27 ноября 1996 года, и Протокол между Кабинетом Министров Украины и Правительством Турецкой Республики о внесении изменений и дополнений в это Соглашение, подписанный в г. Киеве 19 июня 2003 года, ратифицировать.

Президент Украины

Л. КУЧМА

г. Киев, 20 апреля 2004 года

№ 1684-IV

(Ведомости Верховной Рады Украины. – 2004. – № 32. – Ст. 389)

Соглашение между Правительством Украины и Правительством Турецкой Республики о морском торговом судоходстве

Правительство Украины и Правительство Турецкой Республики, в дальнейшем Договаривающиеся Стороны, желая развивать морское торговое судоходство между двумя странами на принципах равенства и взаимной выгоды, а также с целью последующего развития международного торгового судоходства на принципах свободы мореплавания, согласились с нижеследующим:

Статья 1

Целью этого Соглашения является:
регулирование и развитие взаимоотношений между двумя государствами в сфере торгового судоходства, обеспечения тесного сотрудничества в сфере торгового судоходства
избежание действий, которые наносят вред нормальному развитию международных морских перевозок
поощрение использования существующих судостроительных и судоремонтных мощностей обеих стран
содействие общему развитию торговых и экономических отношений между двумя государствами.

Статья 2

В этом Соглашении:

1. Термин “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, которое зарегистрировано на территории этой Стороны и несет ее флаг согласно ее закону.

Этот термин, однако, не включает:

военные корабли, или другие гражданские суда, которые построены или/и используются по некоммерческому назначению, рыболовные суда.

2. Термин “член экипажа судна” означает капитана или любое другое лицо, которое действительно занято во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, которые связаны с эксплуатацией и/или обслуживанием судна и чье имя включено в судовую роль.

Статья 3

1. Данное Соглашение применяется на территории, которая включает территориальные воды Украины с одной стороны и на территории, которая включает территориальные воды Турецкой Республики с другой стороны.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает судам другой Договаривающейся Стороны такое же отношение, какое она обеспечивает своим собственным судам в части: свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и разгрузки грузов и для посадки и высадки пассажиров, осуществления обычных коммерческих операций и пользования всеми услугами для мореплавания.

3. Положение пункта 2 этой Статьи:

а) не распространяются на порты, закрытые для захода иностранных судов;

б) не распространяются на виды деятельности, которые зарезервированы каждой из Договаривающихся Сторон для своих организаций и предприятий, в частности национальный каботаж, буксировка, спасание, морская помощь, рыболовство включая океанское;

в) не обязывают Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны исключения из правил обязательной лоцманской проводки, которые предоставляются своим собственным судам;

г) не касаются правил въезда и пребывания иностранцев.

Статья 4

Договаривающиеся Стороны принимают в пределах своих законов и портовых правил все возможные меры для сокращения пребывания судов в своих портах и упрощения административных, таможенных и карантинных формальностей действующих в этих портах.

Статья 5

1. Документы, подтверждающие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные и/или признанные одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться другой Договаривающейся Стороной.

2. Суды каждой из Договаривающихся Сторон, обеспеченные мерительными свидетельствами, выданными в соответствии с международной Конвенцией об обмере судового тоннажа 1969 года или действующими законами, освобождаются от повторного измерения тоннажа в портах другой Договаривающейся Стороны. В случае изменения системы измерения тоннажа одной из Договаривающихся Сторон она информирует другую Договаривающуюся Сторону об изменениях с целью внедрения равных условий.

Статья 6

Каждая Договаривающаяся Сторона признает удостоверение личности моряка, которое выдано компетентными органами другой Договаривающейся Стороны, и предоставляет владельцам таких удостоверений права, которые предусмотрены по условиям

Статья 7.

Таковыми удостоверениями личности являются:

что касается Украины, "Паспорт моряка" или «Удостоверение личности моряка»;

что касается Турецкой Республики, "Удостоверения личности моряка".

Договаривающиеся Стороны сохраняют, однако, право отказать во въезде на свою территорию любому лицу, которое имеет вышеупомянутое удостоверение личности моряка, но которое они признают нежелательным.

Статья 7¹

1. Правоохранительные органы Договаривающихся Сторон не будут принимать к рассмотрению иски, которые возникают из соглашения найма в роли члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны без согласия компетентного дипломатического и/или консульского должностного лица этой другой Стороны.

2. В случае, если член экипажа судна одной Договаривающейся Стороны совершит преступление на борту судна, которое находится в порту другой Договаривающейся Стороны, власть этой другой Договаривающейся Стороны не будет преследовать его без согласия компетентного дипломатического и/или консульского официального лица государства флага судна, если, по мнению упомянутой власти:

а) последствия преступления не распространяются на территорию государства, в котором находится судно;

б) преступление не нарушает общественный порядок государства и его безопасность;

в) преступление по законам этого государства не признается тяжким;

г) преступление не совершено против любого лица, кроме членов экипажа этого судна.

3. Положение пункта 2 этой Статьи не ограничивает права контроля и расследования, которые власть каждой Договаривающейся Стороны имеет согласно своего законодательства.

Статья 8

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, будет выброшено на

берег, сядет на мель или/и потерпит какую-либо другую аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, судно и его груз на территории этой другой Договаривающейся Стороны получают такое же отношение, как и/или ее собственные суда.

2. Экипаж и пассажиры, а также само судно и его груз в любое время получают помощь и содействие в том же объеме, как и в случае с национальным судном.

3. Положения этой Статьи не ограничивают прав одной из Договаривающихся Сторон или уполномоченных этой Договаривающейся Стороной на соответствующую компенсацию за любые действия, предпринятые для спасения суда или любую помощь, предоставленную судну, его экипажу, его пассажирам и его грузу.

4. Если судно было повреждено, груз и имущество, выгруженные или спасенные с судна в случаях, которые отмечены в пункте 1 этой Статьи, не будут облагаться никакими пошлинами при условии, что они доставлены на территорию другой Договаривающейся Стороны не для использования или/и потребления.

Статья 9

Для выполнения условий этого Соглашения компетентными органами Договаривающихся Сторон являются:

от Правительства Украины – Министерство транспорта;

от Правительства Турецкой Республики – Премьер-Министр–Подсекретариат по морским делам.

Статья 10

Договаривающиеся Стороны соглашаются:

а) содействовать участию судов обеих Договаривающихся Сторон в перевозках грузов двусторонней морской торговли в соответствии с торговыми контрактами;

б) не препятствовать участию судов одной Договаривающейся Стороны в перевозках грузов морской торговли между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих государств.

С этой целью они, в частности, будут поощрять создание общих судоходных линий в соответствии с принципами равенства и взаимной выгоды.

Условия этой Статьи не ограничивают право судов третьих стран принимать участие в перевозках грузов морской торговли между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 11

Судоходные предприятия или компании, которые зарегистрированы и осуществляют практическое управление с территории одной из Договаривающихся Сторон, будут освобождаться на территории другой Договаривающейся Стороны от налога на прибыль, получаемую на территории этой другой Стороны, который может быть применен в соответствии с ее законами, в соответствии с условиями Соглашения, заключенного между Договаривающимися Сторонами по этому вопросу.

Статья 12

Договаривающиеся Стороны в пределах их национального законодательства продолжают свои усилия для поддержания и развития эффективного сотрудничества между властью и/или коммерческими организациями, которые работают в сфере морских перевозок в этих странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмен информацией между соответствующими судоходными организациями и предприятиями.

Статья 13

Любой спор относительно толкования и/или применения этого Соглашения будет разрешаться путем прямых переговоров между компетентными органами двух Договаривающихся Сторон. Если упомянутые компетентные органы не смогут прийти к согласию, спор будет решаться по дипломатическим каналам.

Статья 14

Это Соглашение вступает в силу после взаимного уведомления по дипломатическим каналам о завершении необходимых процедур, которые нужны в соответствии с законодательством Договаривающихся Сторон. Оно будет действовать в течение шести месяцев со дня, когда одна из Договаривающихся Сторон уведомит в письменном виде другую Договаривающуюся Сторону о прекращении действия Соглашения.

Совершено в Анкаре 27 ноября 1996 года в двух экземплярах, каждый на украинском, турецком и английском языках, при этом все тексты являются одинаково действующими. В случае любого разночтения преимуществом является английский текст.

Протокол между Кабинетом Министров Украины и Правительством Турецкой Республики о внесении изменений и дополнений в Соглашение между Правительством Украины и Правительством Турецкой Республики о морском торговом судоходстве

Кабинет Министров Украины и Правительство Турецкой Республики, далее Договаривающиеся Стороны ввиду добрососедских отношений между двумя государствами учитывая необходимость внесения изменений и дополнений к тексту «Соглашения между Правительством Украины и Правительством Турецкой Республики о морском торговом судоходстве», подписанной в Анкаре 27 ноября 1996 года согласились о нижеследующем:

Статья 1

Статью 6 «Соглашения между Правительством Украины и Правительством Турецкой Республики о морском торговом судоходстве», далее «Соглашение», изложить в следующей редакции:

“Статья 6

1. Каждая из Договаривающихся Сторон признает удостоверение личности моряка, должным образом выданное компетентными властями другой Договаривающейся Стороны членам экипажа, которые являются гражданами этой Договаривающейся Стороны, и предоставляет владельцам таких документов права, которые предусмотрены положениями Статей 7 и 8 (согласно новой нумерации) этого Соглашения.

Таковыми удостоверениями личности моряка являются:

для Украины – “Удостоверения личности моряка”;

для Турецкой Республики – “Книжка моряка”.

2. Положения Статей 7 и 8 этого Соглашения применяются относительно любого лица, которое является членом экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон, но не является гражданином этой Договаривающейся Стороны и является владельцем удостоверения личности моряка в соответствии с положениями международных конвенций“.

Статья 2

Статья следующего содержания включается в Соглашение как Статья 7:

“Статья 7

1. Члены экипажей судов одной Договаривающейся Стороны, которые имеют удостоверение личности моряка, указанные в Статье 6 этого Соглашения, могут без визы временно сходить на берег на протяжении срока пребывания судна в порту государства другой Договаривающейся Стороны, при условии, что фамилии этих лиц включены в судовую роль и переданы капитаном судна компетентным портовым властям в соответствии с действующими правилами в этом порту.

2. Во время схода на берег и возвращения на судно члены экипажа должны соблюдать национальное законодательство и соответствующие правила страны пребывания“.

Статья 3

Статья следующего содержания включается в Соглашение как Статья 8:

“Статья 8

1. Владельцы документов, отмеченных в Статье 6 этого Соглашения, имеют право въезжать на территорию другой Договаривающейся Стороны как пассажиры, отбывать в любую другую страну при наличии разрешения этой страны, любым транспортным средством, с целью посадки на свое судно или пересадки на другое судно, следовать транзитом для посадки на свое судно в другой стране или репатриации или в случае чрезвычайной необходимости или в любом другом случае при согласии соответствующих органов этой Договаривающейся Стороны.

2. В любых случаях, указанных в этой Статье, члены экипажа должны иметь визу другой Договаривающейся Стороны, которая выдается компетентными органами в кратчайший срок. Этот моряк также должен обеспечить финансовое покрытие дорожных расходов.

3. Если член экипажа, которой имеет удостоверение личности, указанное в Статье 6 этого Соглашения, сходит на берег в порту другой Договаривающейся Стороны в виду состояния здоровья или по другим причинам, которые являются приемлемыми для соответствующих властей этой Договаривающейся Стороны, последние предоставляют указанному лицу необходимое разрешение на пребывание на ее

территории в случае госпитализации и возвращения в страну своего происхождения или следования в другой порт посадки любым видом транспорта.

4. Без вреда для положений Статьи 7 этого Соглашения, а также положений этой Статьи, на территориях государств Договаривающихся Сторон применяются нормы национального права относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

5. Каждая из Договаривающихся Сторон оставляет за собой право отказать во въезде и/или пребывании на своей территории любому лицу, которое имеет удостоверение личности моряка, указанное в Статье 6, но которое она считает нежелательным”.

Статья 4

Учитывая включение новых Статей 7 и 8, соответственно изменяется нумерация Статей 7–14 Соглашения.

Статья 5

Этот Протокол является неотъемлемой частью Соглашения между Правительством Украины и Правительством Турецкой Республики о морском торговом судоходстве, подписанного в Анкаре 27 ноября 1996 года.

Этот Протокол вступает в силу на 30-й день после получения последнего уведомления, которыми каждая из Договаривающихся Сторон информируют друг друга о выполнении всех внутренних процедур, необходимых для вступления Протокола в силу в соответствии с их национальным законодательством.

Совершено в г. Киеве 19 июня в 2003 г. в двух экземплярах, каждый на украинском, турецком и английском языках, причем все три текста является аутентичными. В случае любых разночтений преимущество отдается тексту на английском языке.

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від 11 липня 2007 р. № 912

Про подання на ратифікацію Верховною Радою України Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Корея про торговельне судноплавство та Протоколу щодо цієї Угоди

Кабінет Міністрів України **постановляє:**

Подати на ратифікацію Верховною Радою України Угоду між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Корея про торговельне судноплавство та Протокол щодо цієї Угоди, підписані 20 жовтня 2005 р. в м. Києві.

Прем'єр-міністр України

В.ЯНУКОВИЧ

Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Корея про торговельне судноплавство

Кабінет Міністрів України і Уряд Республіки Корея (у подальшому Договірні Сторони),
бажаючи сприяти розвитку співробітництва в галузі торговельного судноплавства між двома країнами на засадах рівності та взаємної вигоди,
бажаючи робити внесок для розвитку міжнародного судноплавства на засадах принципів свободи судноплавства,
погодилися про нижченаведене:

Стаття 1

Метою цієї Угоди є:

- a) організація і розвиток взаємовідносин між двома державами в сфері торговельного судноплавства,
- b) забезпечення найкращої координації судноплавства,
- c) уникнення дій, що завдають шкоди нормальному розвитку морської діяльності,
- d) підвищення безпеки мореплавства та запобігання забрудненню морського середовища,
- e) співпраця у сфері судового нагляду, сертифікації і класифікації,
- f) сприяння розвитку торговельних і економічних відносин між двома державами.

Стаття 2

У цій Угоді:

- a) Термін “Компетентний орган” означає: в Україні – Міністерство транспорту та зв'язку; в Корейській Республіці – Міністерство морських справ і рибальства.
- b) Термін “судно Договірної Сторони” означає: будь-яке судно, зареєстроване на території держави Договірної Сторони і несе її прапор у відповідності з її національним законодавством. Цей термін, однак, не включає судна, які використовуються за військовим, цивільним, науковим, рибальським призначенням, а також інші судна, які збудовані й використовуються за некомерційним призначенням.
- c) Термін “член екіпажу судна” означає: капітана чи будь-яку особу, яка дійсно зайнята під час рейсу на борту судна виконанням обов'язків, що пов'язані з експлуатацією чи обслуговуванням судна і чие ім'я включено до судової ролі та, яка володіє посвідченням особи, зазначеним в Статті 9.
- d) Термін “судноплавна компанія Договірної Сторони” означає: судноплавну компанію, яка зареєстрована на території держави цієї Договірної Сторони, та визнається як така, Компетентними органами цієї Договірної Сторони.

Стаття 3

Дана Угода застосовується на територіях, які включають внутрішні води та територіальне море обох

Стаття 4

1. Договірні Сторони погоджуються сприяти участі суден обох Договірних Сторін в усіх двосторонніх морських торговельних перевезеннях.

2. Договірна Сторона гарантує судноплавним компаніям іншої Договірної Сторони участь в перевезеннях між портами держав Договірних Сторін або між портами держав Договірної Сторони і портами третіх країн у відповідності до національного законодавства та міжнародних договорів, учасниками яких є держави Договірних Сторін.

3. Положення цієї Статті не обмежують право суден третіх країн брати участь у морських торговельних перевезеннях між державами Договірних Сторін.

Стаття 5

Кожна Договірна Сторона вживатиме, в межах свого національного законодавства, всіх відповідних заходів для полегшення і прискорення торговельного судноплавства та, наскільки це можливо, прискорення і спрощення виконання митних та інших формальностей, існуючих в порту.

Стаття 6

1. Договірні Сторони будуть дотримуватись принципів свободи торговельного судноплавства і погоджуються уникати дій, що завдають шкоди діяльності їх суден та нормальному розвитку міжнародного судноплавства.

2. Кожна Договірна Сторона забезпечує суднам іншої Договірної Сторони таке ж ставлення, як і до своїх власних суден, зайнятих в міжнародних перевезеннях, у частині вільного доступу до портів, відкритих для іноземних суден, щодо нарахування порткових зборів і податків, використання портів для завантаження й розвантаження вантажів і для посадки й висадки пасажирів, здійснення звичайних комерційних операцій і користування послугами для мореплавства.

3. Положення пункту 1 і 2 цієї Статті також поширюється на судна або на зафрахтовану частину судна, що плаває під прапором третіх країн, і/або оперується судноплавними компаніями іншої Договірної Сторони.

4. Положення пункту 2 цієї Статті не зобов'язує будь-яку з Договірних Сторін поширювати на судна іншої Договірної Сторони виключення з обов'язкової лоцманської проводки, що надаються своїм власним суднам.

Стаття 7

Положення цієї Угоди не стосуються каботажу. Якщо судна однієї Договірної Сторони прямують з порту в інший порт на території іншої Договірної Сторони для розвантаження вантажу іноземного походження і/або висадки пасажирів, що прямують з-за кордону, чи для завантаження вантажем, спрямованого на експорт і/або посадки пасажирів, що прямують за кордон, такі перевезення не розглядатимуться як каботаж.

Стаття 8

1. Договірні Сторони взаємно визнають національну належність суден на основі документів про реєстрацію, які видані Компетентним органом кожної Договірної Сторони згідно з її національним законодавством.

2. Договірні Сторони взаємно визнають обмірні свідоцтва та інші судові документи, які видані Компетентним органом кожної Договірної Сторони або організацією, яка призначена Компетентним органом кожної Договірної Сторони.

3. Судна Договірних Сторін, які забезпечені законно виданими обмірними свідоцтвами, не підлягають повторному вимірюванню тоннажу в портах держави іншої Договірної Сторони, та відповідні портів збори та платежі розраховуються на основі виданих обмірних свідоцтв.

Стаття 9

1. Кожна з Договірних Сторін визнає Посвідчення особи моряка, видані Компетентним органом іншої Договірної Сторони.

2. Зазначеним документом є "Посвідчення особи моряка", видане Компетентним органом кожної з Договірних Сторін згідно Конвенції № 185 Міжнародної організації праці "Про посвідчення особи моряка", 2003 року (переглянутої), що стосується національних посвідчень особи моряка.

3. Для членів екіпажу третьої країни, що працюють на судні кожної Договірної Сторони або на судах, які використовуються за договором бербоут-чартеру, і/або оперується судноплавними компаніями кожної Договірної Сторони, що несе прапор третьої країни, зазначеними документами є такі посвідчення особи, які видані Компетентним органом відповідної третьої країни та визнаються як такі кожною Договірною Стороною.

Стаття 10

1. Будь-яка особа, що володіє посвідченням особи, зазначеним у Статті 9 та при наявності паспорта, в найкоротший строк, незалежно від виду транспорту, матиме право:

а) в'їжджати на територію держави однієї з Договірних Сторін для реєстрації на певному судні у певному

порту цієї Договірної Сторони; та

б) перетинати територію держави однієї з Договірних Сторін для посадки на певне судно, яке стоїть у певнім порту, або перевodu з судна, яке туди заходить, на інше судно, яке стоїть у порту держави Договірної Сторони чи в порту за кордоном, з дотриманням національного законодавства, Договірної Сторони.

2. Якщо член екіпажу, що володіє зазначеним в Статті 9 посвідченням особи моряка, при наявності паспорту, сходить на берег у порту держави іншої Договірної Сторони з причин, пов'язаних зі станом здоров'я, або з інших причин, прийнятих для відповідних місцевих компетентних органів, останні надають зазначеній особі необхідний дозвіл на перебування на її території та повернення до країни громадянства цієї особи або прямування в інший порт для посадки будь-яким видом транспорту.

3. Члени екіпажу судна кожної Договірної Сторони, що володіють зазначеним в Статті 9 посвідченням особи, мають право сходити на берег і залишатися тимчасово на березі без візи протягом перебування судна в порту держави іншої Договірної Сторони, якщо капітан судна подав судову роль відповідним компетентним органам. При сходженні на берег та поверненні на судно, особа підлягає проходженню імміграційних, митних та інших процедур, чинних в цьому порту.

Стаття 11

1. Незважаючи на положення Статті 10, застосовується національне законодавство кожної Договірної Сторони щодо в'їзду, перебування, переміщення і виїзду іноземців.

2. Договірні Сторони зберігають право відмовити у в'їзді на територію своєї держави будь-якій особі, яка має зазначене у Статті 9 посвідчення особи моряка, але яку вони з поважних причин визнають небажаною.

Стаття 12

1. Якщо судно однієї Договірної Сторони зазнає корабельної аварії, буде викинуте на берег, сяде на мілину або зазнає будь-якої іншої аварії біля берегів держави іншої Договірної Сторони, судно і вантаж на території держави останньої Договірної Сторони отримають таке саме ставлення, як і її власні судна й вантажі в подібних обставинах.

2. Екіпаж і пасажирів, а також саме судно і його вантаж у будь-який час отримають всю можливу допомогу і захист, і про це будуть сповіщені негайно відповідні органи зацікавленої Договірної Сторони, такі як дипломатичний агент або консульський службовець.

3. Усі плати, що стягуються за такі операції, застосовуються у відповідності до національного законодавства, яке застосовується в державах обох Договірних Сторін відповідно.

4. Вантаж і майно, вивантажені або врятовані з судна у випадках, зазначених у пункті 1 цієї Статті, не обкладатимуться ніяким митом, за умови, що їх доставлено на територію держави іншої Договірної Сторони не для використання чи споживання.

Стаття 13

1. Судно та члени екіпажу однієї Договірної Сторони повинні дотримуватися національного законодавства іншої Договірної Сторони під час свого перебування у територіальних, внутрішніх водах та у портах останньої Договірної Сторони.

2. У випадку здійснення членом екіпажу судна однієї Договірної Сторони правопорушення на борту цього судна під час перебування судна у територіальних водах іншої Договірної Сторони, відповідні органи влади зазначеної Договірної Сторони не переслідуватимуть його крім наступних випадків:

- якщо наслідки правопорушення поширюються на територію іншої Договірної Сторони;
- якщо порушується громадський порядок цієї держави або її безпека;
- якщо правопорушення за законами цієї Договірної Сторони розглядається як тяжкий злочин;
- якщо капітан судна зробив запит на кримінальне переслідування;
- якщо правопорушення скоєне проти будь-якої особи, що не є членом екіпажу цього судна; та
- якщо правопорушення пов'язане з незаконним перевезенням наркотичних засобів або психотропних речовин.

3. Положення пункту 2 цієї Статті не обмежує права контролю і розслідування, які відповідні органи влади кожної з Договірних Сторін мають згідно зі своїм національним законодавством.

Стаття 14

1. Оплата послуг за перевезення, які підпадають під дію цієї Угоди здійснюється у конвертованій валюті, взаємоприйнятній для зацікавлених сторін за визначені послуги перевезення.

2. Доходи, які отримані на території держави іншої Договірної Сторони від судноплавних послуг, можуть відповідно до національного законодавства, використовуватися для здійснення платежів на території держави цієї Договірної Сторони або переказуватися за кордон у вільно конвертованій валюті по валютних курсах, які існують для поточних переказів або які визначаються у відповідності з офіційним курсом обміну валюти, чинного на дату переказу без зайвих обмежень та затримок.

Стаття 15

Договірні Сторони відповідно до свого національного законодавства докладатимуть зусиль для підтримки й розвитку ефективного співробітництва між їхніми підприємствами, задіяними у сфері морського

транспорту і портових послуг, морської безпеки і запобігання забруднення морського середовища, і, зокрема:

а) Договірні Сторони погоджуються стимулювати проведення взаємних консультацій та обмін інформацією між їх відповідними судноплавними організаціями і підприємствами; і

б) Договірні Сторони погоджуються шукати й розвивати всі можливі форми співробітництва в галузі суднового нагляду і сертифікації, суднової класифікації, навчальних закладів та будь-яких інших форм навчання, пов'язаних з експлуатацією, дослідженнями й вивченням морських перевезень.

Стаття 16

З метою спостереження за виконанням даної Угоди, обміну думками з питань, що становлять взаємний інтерес, і розгляду будь-яких інших питань судноплавства, буде заснований Спільний Комітет з питань судноплавства, який складатиметься з представників, призначених Компетентними органами Договірних Сторін. Спільний Комітет з питань судноплавства збиратиметься щорічно або за проханням одного з Компетентних органів Договірних Сторін.

Стаття 17

Договірні Сторони, за взаємною згодою, можуть вносити зміни та доповнення до Угоди у вигляді Протоколу, який є невід'ємною частиною Угоди.

Стаття 18

Будь-які суперечки щодо тлумачення або застосування цієї Угоди вирішуватимуться шляхом дружніх консультацій або переговорів в рамках Спільного Комітету з питань судноплавства або, у разі неможливості досягнення згоди, дипломатичними каналами.

Стаття 19

1. Ця Угода набуває чинності через тридцять днів після отримання дипломатичними каналами останнього повідомлення Договірних Сторін про виконання внутрішньодержавних процедур, необхідних для набуття нею чинності.

2. Ця Угода укладається на п'ять років і залишиться чинною на наступні п'ятирічні періоди, поки будь-яка з Договірних Сторін письмово не повідомить дипломатичними каналами іншу Договірну Сторону про свій намір припинити дію цієї Угоди за шість місяців до закінчення терміну дії цієї Угоди.

Вчинено в м. Києві 20 жовтня 2005 року в двох примірниках, українською, корейською і англійською мовами, причому всі тексти є автентичними. У випадку розбіжностей в тлумаченні перевага надається тексту англійською мовою.

Протокол до Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Корея про торговельне судноплавство

Кабінет Міністрів України і Уряд Республіки Корея:

враховуючи Угоду між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Корея про торговельне судноплавство, підписану в м. Києві 20 жовтня 2005 року (надалі «Угода»);

Погодилися про нижченаведене:

1. Стосовно пункту 2 Статті 9 Угоди, обидві Договірні Сторони домовилися, що положення зазначеного параграфа не будуть застосовуватись поки Конвенція № 185 Міжнародної організації праці не буде ратифікована відповідними Договірними Сторонами та до цього моменту пункт 2 Статті 9 буде мати наступний зміст: Зазначеними документами будуть визнаватись для України «Посвідчення моряка» та «Паспорт Республіки Корея» для Республіки Корея.

2. Цей Протокол вступить в дію з дати вступу в дію Угоди та буде діяти до його припинення з боку будь-якої Договірної Сторони шляхом подачі іншій Договірній Стороні письмового повідомлення за 6 місяців до дати припинення Протоколу.

Вищезгадані положення стосуються Угоди, укладеної між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Корея з питань, які відносяться до дії такої Угоди.

Підписано в м. Києві 20 жовтня 2005 року у двох примірниках, українською, корейською та англійською мовами, причому всі тексти є автентичними. У випадку розбіжностей в тлумаченні, перевага надається тексту англійською мовою.

КАБИНЕТ МИНИСТРОВ УКРАИНЫ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 11 июля 2007 г. № 912

О представлении на ратификацию Верховной Радой Украины Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Корея о торговом судоходстве и Протокола относительно этого Соглашения

Кабинет Министров Украины **постановляет:**

Подать на ратификацию Верховной Радой Украины Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Корея о торговом судоходстве и Протокол относительно этого Соглашения, подписанные 20 октября в 2005 г. в г. Киеве.

Премьер-министр Украины

В.ЯНУКОВИЧ

Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Корея о торговом судоходстве

Кабинет Министров Украины и Правительство Республики Корея (в последующем Договаривающиеся Стороны)

желая содействовать развитию сотрудничества в отрасли торгового судоходства между двумя странами на принципах равенства и взаимной выгоды

желая сделать взнос для развития международного судоходства на принципах принципов свободы судоходства согласились о нижеследующем:

Статья 1

Целью этого Соглашения является:

- a) организация и развитие взаимоотношений между двумя государствами в сфере торгового судоходства
- b) обеспечение наилучшей координации судоходства
- c) избежание действий, которые наносят вред нормальному развитию морской деятельности
- d) повышение безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения морской среды
- e) сотрудничество в сфере судового надзора, сертификации и классификации
- f) содействие развитию торговых и экономических отношений между двумя государствами.

Статья 2

В этом Соглашении:

a) Термин “Компетентный орган” означает: в Украине – Министерство транспорта и связи; в Корейской Республике – Министерство морских дел и рыболовства.

b) Термин “судно Договаривающейся Стороны” означает: любое судно, зарегистрированное на территории государства Договаривающейся Стороны и несет ее флаг в соответствии с ее национальным законодательством. Этот термин, однако, не включает суда, которые используются по военному, гражданскому, научному, рыболовному назначению, а также другие суда, которые построены и используются по некоммерческому назначению.

c) Термин “член экипажа судна” означает: капитана или любое лицо, которое действительно занято во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, которые связаны с эксплуатацией или обслуживанием судна и чье имя включено в судовую роль и, которое имеет удостоверение личности, указанные в Статье 9.

d) Термин “судоходная компания Договаривающейся Стороны” означает: судоходную компанию, которая зарегистрирована на территории государства этой Договаривающейся Стороны, и признается таковой Компетентными органами этой Договаривающейся Стороны.

Статья 3

Данное Соглашение применяется на территориях, которые включают внутренние воды и территориальное море обеих Договаривающихся Сторон.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются содействовать участию судов обеих Договаривающихся Сторон во всех двусторонних морских торговых перевозках.

2. Договаривающаяся Сторона гарантирует судоходным компаниям другой Договаривающейся Стороны участие в перевозках между портами государств Договаривающихся Сторон или между портами государств Договаривающейся Стороны и портами третьих стран в соответствии с национальным законодательством и международными договорами, участниками которых являются государства Договаривающихся Сторон.

3. Положения этой Статьи не ограничивают прав судов третьих стран принимать участие в морских торговых перевозках между государствами Договаривающихся Сторон.

Статья 5

Каждая Договаривающаяся Сторона будет принимать, в пределах своего национального законодательства, все соответствующие меры для облегчения и ускорения торгового судоходства и, насколько это возможно, ускорение и упрощение выполнения таможенных и других формальностей, имеющих место в порту.

Статья 6

1. Договаривающиеся Стороны будут соблюдать принципы свободы торгового судоходства и соглашаются избегать действий, которые наносят вред деятельности их судов и нормальному развитию международного судоходства.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает судам другой Договаривающейся Стороны такое же отношение, как и своим собственным судам, занятым в международных перевозках, в части свободного доступа к портам, открытым для иностранных судов, относительно начисления портовых сборов и налогов, использования портов для погрузки и разгрузки грузов и для посадки и высадки пассажиров, осуществления обычных коммерческих операций и пользования услугами для мореплавания.

3. Положения пункта 1 и 2 этой Статьи также распространяется на суда или на зафрахтованную часть судна, которое плавает под флагом третьих стран, и/или оперируется судоходными компаниями другой Договаривающейся Стороны.

4. Положение пункта 2 этой Статьи не обязывает любую из Договаривающихся Сторон распространять на суда другой Договаривающейся Стороны исключения из обязательной лоцманской проводки, которые предоставляются своим собственным судам.

Статья 7

Положения этого Соглашения не касаются каботаж. Если суда одной Договаривающейся Стороны следуют из порта в другой порт на территории другой Договаривающейся Стороны для выгрузки груза иностранного происхождения и/или высадки пассажиров, которые следуют из-за границы, для загрузки грузом, направленного на экспорт и/или посадки пассажиров, которые следуют за границу, такие перевозки не будут рассматриваться как каботаж.

Статья 8

1. Договаривающиеся Стороны взаимно признают национальную принадлежность судов на основе документов о регистрации, которые выданы Компетентным органом каждой Договаривающейся Стороны в соответствии с ее национальным законодательством.

2. Договаривающиеся Стороны взаимно признают мерительные свидетельства и другие судовые документы, которые выданы Компетентным органом каждой Договаривающейся Стороны или организацией, которая назначена Компетентным органом каждой Договаривающейся Стороны.

3. Суда Договаривающихся Сторон, которые обеспечены законно выданными мерительными свидетельствами, не подлежат повторному измерению тоннажа в портах государства другой Договаривающейся Стороны, и соответствующие портовые сборы и платежи рассчитываются на основе выданных мерительных свидетельств.

Статья 9

1. Каждая из Договаривающихся Сторон признает Удостоверения личности моряка, выданные Компетентным органом другой Договаривающейся Стороны.

2. Указанным документом является "Удостоверение личности моряка", выданное Компетентным органом каждой из Договаривающихся Сторон согласно Конвенции № 185 Международной организации труда "Об удостоверении личности моряка", в 2003 году (пересмотренной), который касается национальных

удостоверений личности моряка.

3. Для членов экипажа третьего государства, работающих на судне каждой Договаривающейся Стороны или на судах, которые используются по договору бербоут-чартера, и/или оперируются судоходными компаниями каждой Договаривающейся Стороны, которая несет флаг третьей страны, указанными документами являются такие удостоверения личности, которые выданы Компетентным органом соответствующей третьей страны и признаются в качестве таковых каждой Договаривающейся Стороной.

Статья 10

1. Любое лицо, имеющее удостоверение личности, указанное в Статье 9 и при наличии паспорта, в кратчайший срок, независимо от вида транспорта, будет иметь право:

а) въезжать на территорию Договаривающихся Сторон для регистрации на определенном судне в определенном порту этой Договаривающейся Стороны; и

б) пересекать территорию государства одной из Договаривающихся Сторон для посадки на определенное судно, которое стоит в определенном порту, или перевода с судна, которое туда заходит, на другое судно, которое стоит в порту Договаривающейся Стороны или в порту за рубежом, с соблюдением национального законодательства Договаривающейся Стороны.

2. Если член экипажа, владеющий указанным в Статье 9 удостоверением личности моряка, при наличии паспорта, сходит на берег в порту государства другой Договаривающейся Стороны по причинам, связанным с состоянием здоровья или по другим причинам, приемлемым для соответствующих местных компетентных органов, последние предоставляют указанному лицу необходимое разрешение на пребывание на ее территории и возвращение в страну гражданства этого лица или следования в другой порт для посадки любым видом транспорта.

3. Члены экипажа судна каждой Договаривающейся Стороны, владеющие отмеченным в Статье 9 удостоверением личности, имеют право сходить на берег и оставаться временно на берегу без визы на протяжении пребывания судна в порту государства другой Договаривающейся Стороны, если капитан судна подал судовую роль соответствующим компетентным органам. При сходе на берег и возвращении на судно, лицо подлежит прохождению иммиграционных, таможенных и других процедур, действующих в этом порту.

Статья 11

1. Невзирая на положение Статьи 10, применяется национальное законодательство каждой Договаривающейся Стороны относительно въезда, пребывания, перемещения и выезда иностранцев.

2. Договаривающиеся Стороны сохраняют право отказать во въезде на территорию своего государства любому лицу, которое имеет указанное в Статье 9 удостоверение личности моряка, но которое они по уважительным причинам признают нежелательным.

Статья 12

1. Если судно одной Договаривающейся Стороны потерпит кораблекрушение, будет выброшено на берег, сядет на мель или потерпит какую-либо другую аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, судно и груз на территории государства последней Договаривающейся Стороны получают такое же отношение, как и ее собственные суда и грузы в подобных обстоятельствах.

2. Экипаж и пассажиры, а также само судно и его груз в любое время получают всю возможную помощь и защиту, и об этом будут извещены немедленно соответствующие органы заинтересованной Договаривающейся Стороны, такие как дипломатический агент или консульский служащий.

3. Все платы, которые взыскиваются за такие операции, применяются в соответствии с национальным законодательством, которое применяется в обеих Договаривающихся Сторонах соответственно.

4. Груз и имущество, выгруженные или спасенные из судна в случаях, указанных в пункте 1 этой Статьи, не будут облагаться никакими пошлинами, при условии, что они доставлены на территорию государства другой Договаривающейся Стороны не для использования или потребления.

Статья 13

1. Судно и члены экипажа одной Договаривающейся Стороны должны соблюдать национальное законодательство другой Договаривающейся Стороны во время своего пребывания в территориальных, внутренних водах и в портах последней Договаривающейся Стороны.

2. В случае совершения членом экипажа судна одной Договаривающейся Стороны правонарушения на борту этого судна во время пребывания судна в территориальных водах другой Договаривающейся Стороны, соответствующие органы власти отмеченной Договаривающейся Стороны не будут преследовать его кроме следующих случаев:

- если последствия правонарушения распространяются на территорию другой Договаривающейся Стороны;
- если нарушается общественный порядок этого государства или его безопасность;
- если правонарушение по законам этой Договаривающейся Стороны рассматривается как тяжкое;
- если капитан судна сделал запрос на уголовное преследование;
- если правонарушение совершено против любого лица, которое не является членом экипажа этого судна; и

– если правонарушение связано с незаконной перевозкой наркотических средств или психотропных веществ.

3. Положения пункта 2 этой Статьи не ограничивает права контроля и расследования, какие соответствующие органы власти каждой из Договаривающихся Сторон имеют в соответствии со своим национальным законодательством.

Статья 14

1. Оплата услуг за перевозку, которые подпадают под действие этого Соглашения осуществляется в конвертируемой валюте, взаимоприемлемой для заинтересованных сторон.

2. Доходы, полученные на территории другой Договаривающейся Стороны от судоходных услуг, могут в соответствии с национальным законодательством, использоваться для осуществления платежей на территории государства этой Договаривающейся Стороны или переводиться за границу в свободно конвертируемой валюте по валютным курсам, которые существуют для текущих переводов или которые определяются в соответствии с официальным курсом обмена валюты, действующего на дату перевода без лишних ограничений и задержек.

Статья 15

Договаривающиеся Стороны в соответствии со своим национальным законодательством будут прилагать усилия для поддержания и развития эффективного сотрудничества между их предприятиями, задействованными в сфере морского транспорта и портовых услуг, морской безопасности и предотвращения загрязнения морской среды, и, в частности:

а) Договаривающиеся Стороны соглашаются стимулировать проведение взаимных консультаций и обмен информацией между их соответствующими судоходными организациями и предприятиями; и

б) Договаривающиеся Стороны соглашаются изыскивать и развивать все возможные формы сотрудничества в отрасли судового надзора и сертификации, судовой классификации, учебных заведений и любых других форм обучения, связанных с эксплуатацией, исследованиями и изучением морских перевозок.

Статья 16

С целью наблюдения за выполнением данного Соглашения, обмена мнениями по вопросам, которые представляют взаимный интерес, и рассмотрения любых других вопросов судоходства, будет основан Совместный Комитет по вопросам судоходства, который будет состоять из представителей, назначенных Компетентными органами Договаривающихся Сторон. Совместный Комитет по вопросам судоходства будет собираться ежегодно или по просьбе одного из Компетентных органов Договаривающихся Сторон.

Статья 17

Договаривающиеся Стороны, по взаимному соглашению, могут вносить изменения и дополнения в Соглашение в виде Протокола, который является неотъемлемой частью Соглашения.

Статья 18

Любые споры относительно толкования или применения этого Соглашения будут разрешаться путем дружеских консультаций или переговоров в рамках Совместного Комитета по вопросам судоходства или, в случае невозможности достижения согласия, по дипломатическим каналам.

Статья 19

1. Это Соглашение вступает в силу через тридцать дней после получения по дипломатическим каналам последнего уведомления Договаривающихся Сторон о выполнении внутригосударственных процедур, необходимых для вступления его в силу.

2. Это Соглашение заключается на пять лет и действует в течение следующих пятилетних периодов, пока любая из Договаривающихся Сторон в письменном виде не уведомит по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие этого Соглашения за шесть месяцев до окончания срока действия этого Соглашения.

Совершено в г. Киеве 20 октября 2005 года в двух экземплярах, на украинском, корейском и английском языках, причем все тексты являются аутентичными. В случае разногласий в толковании преимущество отдается тексту на английском языке

Протокол к Соглашению между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Корея о торговом судоходстве

Кабинет Министров Украины и Правительство Республики Корея:
принимая во внимание Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Корея о торговом судоходстве, подписанное в г. Киеве 20 октября 2005 года (в дальнейшем “Соглашение”);

Согласились о нижеследующем:

1. Относительно пункта 2 Статьи 9 Соглашения, обе Договаривающиеся Стороны договорились, что положения указанного параграфа не будут применяться пока Конвенция № 185 Международной организации труда не будет ратифицирована соответствующими Договаривающимися Сторонами и к этому моменту пункт 2 Статьи 9 будет иметь следующее содержание: Указанными документами будут признаваться для Украины “Удостоверение моряка” и “Паспорт Республики Корея” для Республики Корея.

2. Этот Протокол вступит в силу с даты вступления в действие Соглашения и будет действовать до его прекращения со стороны любой Договаривающейся Стороны путем подачи другой Договаривающейся Стороне письменного уведомления за 6 месяцев до даты прекращения действия Протокола.

Вышеупомянутые положения касаются Соглашения, заключенного между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Корея по вопросам, которые относятся к действию такого Соглашения.

Подписано в г. Киеве 20 октября 2005 года в двух экземплярах, на украинском, корейском и английском языках, причем все тексты являются аутентичными. В случае расхождений в толковании, преимущество отдается тексту на английском языке.

ЗАКОН УКРАЇНИ
Про ратифікацію Угоди
між Кабінетом Міністрів України та Урядом
Йорданського Хашимітського Королівства
про морське торговельне судноплавство

Верховна Рада України **постановляє:**
Угоду між Кабінетом Міністрів України та Урядом Йорданського Хашимітського Королівства про морське торговельне судноплавство, підписану 30 листопада 2005 року в м. Києві, ратифікувати.

Президент України

В.ЮЩЕНКО

м. Київ,
13 грудня 2006 року
№ 447-V

(Відомості Верховної Ради України. – 2007. – № 4. – Ст.43)

Угода
між Кабінетом Міністрів України та Урядом
Йорданського Хашимітського Королівства
про морське торговельне судноплавство

Кабінет Міністрів України та Уряд Йорданського Хашимітського Королівства, далі – “Договірні Сторони”, маючи намір сприяти розвитку відносин та розширювати співробітництво між Договірними Сторонами в галузі морського судноплавства;

бажаючи сприяти розвитку комерційних й економічних відносин між двома країнами відповідно до принципів рівності, взаємної вигоди, суверенітету та принципів міжнародного права, домовилися про таке:

Стаття 1
ВИЗНАЧЕННЯ

Для цілей цієї Угоди наведені нижче терміни мають таке значення:

1. “Судно держави Договірної Сторони” – будь-яке судно, що зареєстроване на території держави цієї Договірної Сторони й що несе її прапор згідно з національним законодавством. Цей термін не включає:

- військові кораблі;
- цивільні судна, що використовуються за некомерційним призначенням;
- рибальські судна.

2. “Член екіпажу судна” – капітан чи будь-яка особа, яка дійсно зайнята під час рейсу на борту судна виконанням обов’язків, що пов’язані з експлуатацією й обслуговуванням судна, та яку включено до списку екіпажу.

3. “Каботаж” – перевезення вантажів та (або) пасажирів судном держави однієї Договірної Сторони між портами держави іншої Договірної Сторони. Зазначені перевезення можуть супроводжуватися видачею коносаменту.

4. “Компетентні органи Договірних Сторін”:

- від Кабінету Міністрів України – Міністерство транспорту та зв’язку;
- від Уряду Йорданського Хашимітського Королівства – Міністерство транспорту.

Про будь-які зміни, що стосуються зазначених вище Компетентних органів, Договірні Сторони повідомляють одна одну дипломатичними каналами.

Стаття 2
СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ

Ця Угода застосовується на територіях держав Договірних Сторін, які включають внутрішні води й

територіальне море України, з одного боку, та внутрішні води й територіальне море Йорданського Хашимітського Королівства, з іншого боку.

Стаття 3

СТАВЛЕННЯ В ПОРТАХ

1. Кожна Договірна Сторона забезпечує суднам держави іншої Договірної Сторони таке саме ставлення, як і до власних суден у частині вільного доступу в порти, використання портів для навантаження і розвантаження вантажів, посадки і висадки пасажирів, здійснення звичайних комерційних операцій і користування всіма послугами для мореплавства, а також стосовно сплати портових зборів і стягнень.

2. Положення пункту 1 цієї статті не зобов'язують Договірну Сторону поширювати на судна держави іншої Договірної Сторони винятки з обов'язкової лоцманської проводки, що надаються своїм власним суднам та не поширюються на:

- порти, закриті для заходу іноземних суден;
- види діяльності, що зарезервовані кожною з Договірних Сторін для своїх організацій і підприємств, зокрема національний каботаж і морське рибальство.

Стаття 4

СВОБОДА РУХУ

Договірні Сторони підтверджують дотримання принципів свободи торговельного судноплавства і погоджуються уникати дій, що завдають шкоди діяльності суден держав Договірних Сторін та нормальному розвитку міжнародного судноплавства.

Договірні Сторони вживають у межах національного законодавства своїх держав всіх можливих заходів для скорочення, наскільки це можливо, простоїв суден держав Договірних Сторін у портах і спрощення адміністративних, митних та інших формальностей.

Стаття 5

ВИЗНАННЯ СУДНОВИХ ДОКУМЕНТІВ

1. Документи, що підтверджують національність суден, обмірні свідоцтва та інші судові документи, які видані або які визнаються однією з Договірних Сторін відповідно до Міжнародних морських конвенцій, визнаються іншою Договірною Стороною.

2. Судна держави кожної Договірної Сторони, забезпечені обмірними свідоцтвами, виданими відповідно до Міжнародної конвенції про обмірювання суден 1969 року, звільняються від повторного вимірювання тоннажу в портах держави іншої Договірної Сторони.

3. Положення цієї Угоди не порушують права і обов'язки держав Договірних Сторін, які виникають з міжнародних договорів, учасниками яких вони є, або з участі держав Договірних Сторін в міжнародних організаціях.

Стаття 6

ВИЗНАННЯ ПРОЇЗНИХ ДОКУМЕНТІВ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ

1. Кожна Договірна Сторона визнає посвідчення особи моряка, які видані Компетентними органами іншої Договірної Сторони, і гарантує власникам таких посвідчень права, які передбачені міжнародними Конвенціями, сторонами яких є держави Договірних Сторін.

Такими посвідченнями особи моряка є:

- для моряків України – Посвідчення особи моряка;
- для моряків Йорданського Хашимітського Королівства – Книга моряка.

Обидві Договірні Сторони інформують одна одну дипломатичними каналами про будь-які зміни, що стосуються зазначених вище посвідчень.

Стаття 7

В'ЇЗД, ТРАНЗИТ ТА ПЕРЕБУВАННЯ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ

1. Будь-яка особа, що володіє посвідченням особи моряка, зазначеним у статті 6 цієї Угоди, може без візи сходити на берег і перебувати в межах міста, в якому розташований порт заходу, доки судно залишається в цьому порту, якщо її внесено до судової ролі, поданої капітаном судна адміністрації порту.

2. У всіх випадках сходу на берег та повернення на судно такі особи підлягають чинному контролю.

3. Будь-яка особа, що володіє посвідченням особи, виданим однією з Договірних Сторін і зазначеним у статті 6 цієї Угоди, має право незалежно від транспортного засобу в'їжджати на територію держави іншої Договірної Сторони для посадки на своє судно, переходу до іншого судна або повернення в свою країну.

4. В усіх випадках, застережених у пункті 3 цієї статті, власники посвідчення особи повинні мати візу держави іншої Договірної Сторони. Така віза надається якомога скоріше.

5. Якщо член екіпажу, що володіє посвідченням особи, зазначеним у статті 6 цієї Угоди, сходить на берег в порту держави Договірної Сторони з причини погіршення стану здоров'я або з іншої причини, прийнятної для відповідних органів цієї Договірної Сторони, останні дають необхідний дозвіл для зазначеної особи на перебування на території своєї держави, а також, у разі госпіталізації, на повернення до своєї держави проживання, або на слідування до іншого порту для посадки на судно будь-яким транспортним засобом.

6. Положення правил в'їзду–виїзду і перебування іноземців, що діють на територіях держав Договірних Сторін, залишаються чинними без порушення положень цієї статті.

7. Члени екіпажу судна держави однієї Договірної Сторони, під час перебування судна в порту держави іншої Договірної Сторони, дотримуються національного законодавства держави іншої Договірної Сторони.

8. Договірні Сторони зберігають, однак, право відмовити у в'їзді на свою територію будь-якій особі, яка має зазначене вище посвідчення особи моряка, але яку вони визнають небажаною.

Стаття 8

ЗАСТОСУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ДО ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ СУДЕН

1. У випадку здійснення членом екіпажу судна держави однієї Договірної Сторони правопорушення на борту цього судна під час його перебування в територіальних водах держави іншої Договірної Сторони, відповідні органи влади останньої не переслідують зазначеного члена екіпажу, крім таких випадків:

- a) скоєний злочин кваліфікується за законодавством цієї держави як тяжкий;
- b) наслідки правопорушення поширюються на територію держави, у якій перебуває судно;
- c) порушується громадський порядок і безпека в цій державі;
- d) правопорушення скоєне проти будь-якої особи, що не є членом екіпажу цього судна;
- e) правопорушення скоєне проти члена екіпажу судна, що є громадянином держави перебування або іноземним громадянином, що постійно проживає на території цієї держави;
- f) переслідування є необхідною умовою для запобігання незаконному транспортуванню і торгівлі зброєю, наркотичними засобами чи психотропними речовинами.

У зазначених випадках відповідний орган держави однієї Договірної Сторони до вжиття будь-яких заходів на прохання капітана судна держави іншої Договірної Сторони, на борту якого відбулося правопорушення, інформує дипломатичну або консульську посадову особу держави прапора судна і сприяє встановленню контакту між зазначеною посадовою особою й екіпажем судна.

2. Положення пункту 1 цієї статті не обмежують права контролю і розслідування, які відповідні органи кожної Договірної Сторони мають здійснювати згідно з законодавством своїх держав.

Стаття 9

НАДЗВИЧАЙНІ МОРСЬКІ ПОДІЇ

1. Якщо судно держави однієї з Договірних Сторін буде викинуте на берег, сяде на мілину або зазнає інших пошкоджень в територіальному морі держави іншої Договірної Сторони, судно або його уламки, екіпаж, пасажирів і вантаж цієї іншої Договірної Сторони, отримують таке саме ставлення, як і її власні судна.

2. Екіпаж і пасажирів, а також саме судно і його вантаж у будь-який час отримують допомогу і сприяння в тому самому обсязі, як і у випадку з національним судном.

3. Положення цієї статті не стосуються права однієї з Договірних Сторін або уповноважених цією Договірною Стороною на відповідну компенсацію за будь-які дії, вжиті для врятування судна, чи будь-яку допомогу, надану судну, екіпажу, пасажирів і вантажу.

4. Якщо судно зазнало пошкоджень, вантаж і майно, вивантажені або врятовані з судна у випадках, зазначених у пункті 1 цієї статті, не обкладаються податками і зборами (обов'язковими платежами) за умови, що вони доставлені на територію держави іншої Договірної Сторони не для використання чи споживання.

Стаття 10

СПІВРОБІТНИЦТВО

1. Договірні Сторони дійшли згоди щодо застосування таких положень, без порушень національного законодавства своїх держав:

- a) обмінюватися досвідом та проводити навчання працівників у різних сферах морської діяльності;
- b) співпрацювати у сфері розвитку портів, суднобудування, ремонту суден та усунення недоліків.

2. Договірні Сторони погоджуються не перешкоджати участі суден будь-якої держави Договірної Сторони в перевезеннях вантажів морської торгівлі між портами держави іншої Договірної Сторони і портами третіх країн.

Положення цієї статті не обмежують право суден третіх країн брати участь у перевезеннях вантажів морської торгівлі між портами держави Договірних Сторін.

3. Договірні Сторони відповідно до національного законодавства докладатимуть зусиль для підтримки і розвитку ефективного співробітництва між владою і комерційними організаціями, що працюють у сфері морських перевезень у цих країнах. Зокрема, Договірні Сторони погоджуються проводити взаємні консультації та обмін інформацією між їхніми відповідними судноплавними організаціями і підприємствами.

Стаття 11

СПІЛЬНИЙ МОРСЬКИЙ КОМІТЕТ

З метою забезпечення виконання цієї Угоди, розвитку відносин в галузі морського транспорту та обміну досвідом Компетентні органи Договірних Сторін створюють Спільний Морський Комітет.

Спільний Морський Комітет збирається кожні 2 роки в Україні або Йорданському Хашимітському Королівстві по чергові. У разі необхідності проводитиметься позачергове засідання в термін після 60 днів з моменту отримання письмового повідомлення будь-якою Договірною Стороною.

Будь-які спори, що виникають під час тлумачення або застосування цієї Угоди вирішуватимуться Спільним Морським Комітетом.

Якщо Спільний Морський Комітет не зможе дійти згоди, спір буде вирішено дипломатичними каналами.

Стаття 12

ВНЕСЕННЯ ЗМІН

Зміни та доповнення до цієї Угоди оформлюються у вигляді Додаткового протоколу, який є невід'ємною частиною цієї Угоди.

Стаття 13

НАБУТТЯ ЧИННОСТІ, ТЕРМІН ДІЇ ТА ПРИПИНЕННЯ ДІЇ

Ця Угода набуває чинності з дати отримання останнього письмового повідомлення про виконання Договірними Сторонами внутрішньодержавних процедур, необхідних для набуття нею чинності.

Ця Угода укладена на невизначений термін і залишається чинною протягом шести місяців від дати, коли одна з Договірних Сторін письмово повідомить дипломатичними каналами іншій Договірній Стороні про свій намір припинити дію цієї Угоди.

Вчинено в м. Київ 30 листопада 2005 року в двох примірниках українською, арабською та англійською мовами, причому всі тексти є автентичними. У випадку будь-яких розбіжностей у тлумаченні перевага віддається тексту англійською мовою.

ЗАКОН УКРАИНЫ
О ратификации Соглашения
между Кабинетом Министров Украины
и Правительством Иорданского Хашимитского
Королевства о морском торговом судоходстве

Верховная Рада Украины **постановляет:**
Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Иорданского Хашимитского Королевства о морском торговом судоходстве, подписанное 30 ноября 2005 года в г. Киеве, ратифицировать.

Президент Украины

В.ЮЩЕНКО

г. Киев, 13 декабря 2006 года
№ 447-V

(Ведомости Верховной Рады Украины. – 2007. – № 4. – Ст.43)

Соглашение
между Кабинетом Министров Украины и
Правительством Иорданского Хашимитского
Королевства о морском торговом судоходстве

Кабинет Министров Украины и Правительство Иорданского Хашимитского Королевства, далее – «Договаривающиеся Стороны», намереваясь содействовать развитию отношений и расширять сотрудничество между Договаривающимися Сторонами в отрасли морского судоходства;

желая содействовать развитию коммерческих и экономических отношений между двумя странами в соответствии с принципами равенства, взаимной выгоды, суверенитета и принципов международного права договорились о следующем:

Статья 1
ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Для целей этого Соглашения нижеприведенные термины имеют такое значение:

1. «Судно государства Договаривающейся Стороны» – любое судно, которое зарегистрировано на территории этой Договаривающейся Стороны и несет ее флаг в соответствии с национальным законодательством. Этот термин не включает:

- военные корабли;
- гражданские суда, которые используются по некоммерческому назначению;
- рыболовные суда.

2. «Член экипажа судна» – капитан или любое лицо, которое действительно занято во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, которые связаны с эксплуатацией и обслуживанием судна, и которое включено в список экипажа.

3. «Каботаж» – перевозка грузов и (или) пассажиров судном государства одной Договаривающейся Стороны между портами государства другой Договаривающейся Стороны. Указанные перевозки могут сопровождаться выдачей коносаменту.

4. «Компетентные органы Договаривающихся Сторон»:

- от Кабинета Министров Украины – Министерство транспорта и связи;
- от Правительства Иорданского Хашимитского Королевства – Министерство транспорта.

О любых изменениях, которые касаются отмеченных выше Компетентных органов, Договаривающиеся Стороны уведомляют друг друга по дипломатическим каналам.

Статья 2

СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Это Соглашение применяется на территориях Договаривающихся Сторон, которые включают внутренние воды и территориальное море Украины, с одной стороны, и внутренние воды и территориальное море Иорданского Хашимитского Королевства, с другой стороны.

Статья 3

ОТНОШЕНИЕ В ПОРТАХ

1. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает судам другой Договаривающейся Стороны такое же отношение, как и собственным судам в части свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и разгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, осуществления обычных коммерческих операций и пользования всеми услугами для мореплавания, а также относительно уплаты портовых сборов и взысканий.

2. Положение пункта 1 этой статьи не обязывают Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны исключения из обязательной лоцманской проводки, которые предоставляются своим собственным судам и не распространяются на:

- порты, закрытые для захода иностранных судов;
- виды деятельности, которые зарезервированы каждой из Договаривающихся Сторон для своих организаций и предприятий, в частности национальный каботаж и морское рыболовство.

Статья 4

СВОБОДА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Договаривающиеся Стороны подтверждают свою приверженность принципам свободы торгового судоходства и соглашаются избегать действий, которые наносят вред деятельности судов Договаривающихся Сторон и нормальному развитию международного судоходства.

Договаривающиеся Стороны принимают в пределах национального законодательства своих государств все возможные меры для сокращения, насколько это возможно, простоев судов государств Договаривающихся Сторон в портах и упрощения административных, таможенных и других формальностей.

Статья 5

ПРИЗНАНИЕ СУДОВЫХ ДОКУМЕНТОВ

1. Документы, которые подтверждают национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, которые выданы или которые признаются одной из Договаривающихся Сторон в соответствии с Международными морскими конвенциями, признаются другой Договаривающейся Стороной.

2. Суда каждой Договаривающейся Стороны, имеющие мерительные свидетельства, выданные в соответствии с Международной конвенцией об обмере судов 1969 года, освобождаются от повторного измерения тоннажа в портах другой Договаривающейся Стороны.

3. Положения этого Соглашения не нарушают права и обязанности государств Договаривающихся Сторон, которые вытекают из международных договоров, участниками которых они являются, или из участия Договаривающихся Сторон в международных организациях.

Статья 6

ПРИЗНАНИЕ ПРОЕЗДНЫХ ДОКУМЕНТОВ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА

1. Каждая Договаривающаяся Сторона признает удостоверения личности моряка, которые выданы Компетентными органами другой Договаривающейся Стороны, и гарантирует владельцам таких удостоверений права, которые предусмотрены международными Конвенциями, сторонами которых являются Договаривающиеся Стороны.

Таковыми удостоверениями личности моряка являются:

- для моряка Украины – Удостоверение личности моряка;
- для моряка Иорданского Хашимитского Королевства – Книга моряка.

Обе Договаривающиеся Стороны информируют друг друга по дипломатическим каналам о любых изменениях, которые касаются указанных выше удостоверений.

Статья 7

ВЪЕЗД, ТРАНЗИТ И ПРЕБЫВАНИЕ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА

1. Любое лицо, владеющий удостоверением личности моряка, указанным в статье 6 этого Соглашения, может без визы сходить на берег и находиться в пределах города, в котором расположен порт захода, пока судно остается в этом порту, если оно внесено в судовую роль, поданную капитаном судна администрации порта.

2. Во всех случаях схода на берег и возвращения на судно такие лица подлежат действующему контролю.

3. Любое лицо, которое владеет удостоверением личности, выданным одной из Договаривающихся Сторон и указанным в статье 6 этого Соглашения, имеет право независимо от транспортного средства въезжать на территорию государства другой Договаривающейся Стороны для посадки на свое судно, перехода на

другое судно или возвращения в свою страну.

4. Во всех случаях, оговоренных в пункте 3 этой статьи, владельцы удостоверения личности должны иметь визу государства другой Договаривающейся Стороны. Такая виза предоставляется в кратчайшие сроки.

5. Если член экипажа, который владеет удостоверением личности, указанным в статье 6 этого Соглашения, сходит на берег в порту Договаривающейся Стороны в виду ухудшения состояния здоровья или по другой причине, приемлемой для соответствующих органов этой Договаривающейся Стороны, последние дают необходимое разрешение для указанного лица на пребывание на территории своего государства, а также, в случае госпитализации, на возвращение в государство проживания, или на следование к другому порту для посадки на судно любым транспортным средством.

6. Положения правил въезда–выезда и пребывания иностранцев, которые действуют на территориях государств Договаривающихся Сторон, остаются действующими без ущерба для положений этой статьи.

7. Члены экипажа судна государства одной Договаривающейся Стороны, во время пребывания судна в порту государства другой Договаривающейся Стороны, соблюдают национальное законодательство государства другой Договаривающейся Стороны.

8. Договаривающиеся Стороны сохраняют, однако, право отказать во въезде на свою территорию любому лицу, которое имеет указанное выше удостоверение личности моряка, но которое они признают нежелательным.

Статья 8

ПРИМЕНЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА К ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖА СУДОВ

1. В случае совершения членом экипажа судна государства одной Договаривающейся Стороны правонарушения на борту этого судна во время его пребывания в территориальных водах государства другой Договаривающейся Стороны, соответствующие органы власти последней не будут преследовать указанного члена экипажа, кроме таких случаев:

- a) совершенное преступление квалифицируется по законодательству этого государства как тяжкое;
- b) последствия правонарушения распространяются на территорию государства, в котором находится судно;
- c) нарушается общественный порядок и безопасность в этом государстве;
- d) правонарушение совершено против любого лица, которое не является членом экипажа этого судна;
- e) правонарушение совершено против члена экипажа судна, который является гражданином государства пребывания или иностранным гражданином, который постоянно проживает на территории этого государства;
- f) преследование является необходимым условием для предотвращения незаконной транспортировки и торговли оружием, наркотическими средствами или психотропными веществами.

В указанных случаях соответствующий орган одной Договаривающейся Стороны до принятия каких-либо мер по просьбе капитана судна государства другой Договаривающейся Стороны, на борту которого произошло правонарушение, информирует дипломатическое или консульское должностное лицо государства флага судна и способствует установлению контакта между отмеченным должностным лицом и экипажем судна.

2. Положения пункта 1 этой статьи не ограничивают права контроля и расследования, какие соответствующие органы каждой Договаривающейся Стороны должны осуществлять в соответствии с законодательством своих государств.

Статья 9

ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ МОРСКИЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон будет выброшено на берег, сядет на мель или будет повреждено каким-либо другим образом в территориальном море другой Договаривающейся Стороны, судно или его обломки, экипаж, пассажиры и груз этой другой Договаривающейся Стороны, получают такое же отношение, как и ее собственные суда.

2. Экипаж и пассажиры, а также само судно и его груз в любое время получают помощь и содействие в том же объеме, как и в случае с национальным судном.

3. Положения этой статьи не касаются права одной из Договаривающихся Сторон или уполномоченных этой Договаривающейся Стороной на соответствующую компенсацию за любые действия, предпринятые для спасения судна, или какую-либо помощь, предоставленную судну, экипажу, пассажирам и грузу.

4. Если судно было повреждено, груз и имущество, выгруженные или спасенные с судна в случаях, указанных в пункте 1 этой статьи, не облагаются налогами и сборами (обязательными платежами) при условии, что они доставлены на территорию другой Договаривающейся Стороны не для использования или потребления.

Статья 10

СОТРУДНИЧЕСТВО

1. Договаривающиеся Стороны пришли к согласию относительно применения таких положений, без нарушений национального законодательства своих государств:

- a) обмениваться опытом и проводить учебу работников в разных сферах морской деятельности;
- b) сотрудничать в сфере развития портов, судостроения, ремонта судов и устранения недостатков.

2. Договаривающиеся Стороны соглашаются не препятствовать участию судов Договаривающихся Сторон в перевозках грузов морской торговли между портами государства другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.

Положения этой статьи не ограничивают право судов третьих стран принимать участие в перевозках грузов морской торговли между портами Договаривающихся Сторон.

3. Договаривающиеся Стороны в соответствии с национальным законодательством будут прилагать усилия для поддержания и развития эффективного сотрудничества между властью и коммерческими организациями, которые работают в сфере морских перевозок в этих странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмен информацией между их соответствующими судоходными организациями и предприятиями.

Статья 11

СОВМЕСТНЫЙ МОРСКОЙ КОМИТЕТ

С целью обеспечения выполнения этого Соглашения, развития отношений в отрасли морского транспорта и обмена опытом Компетентные органы Договаривающихся Сторон создают Совместный Морской Комитет.

Совместный Морской Комитет собирается каждые 2 года в Украине или Иорданском Хашимитском Королевстве поочередно. В случае необходимости будет проводиться внеочередное заседание в срок после 60 дней с момента получения письменного сообщения любой Договаривающейся Стороной.

Любые споры, возникающие во время толкования или применения этого Соглашения будут решаться Совместным Морским Комитетом.

Если Совместный Морской Комитет не сможет прийти к согласию, спор будет разрешен по дипломатическим каналам.

Статья 12

ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ

Изменения и дополнения к этому Соглашению оформляются в виде Дополнительного протокола, который является неотъемлемой частью этого Соглашения.

Статья 13

ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ, СРОК ДЕЙСТВИЯ И ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ

Это Соглашение вступает в силу с даты получения последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления его в силу.

Это Соглашение заключено на неопределенный срок и остается действующим в течение шести месяцев с даты, когда одна из Договаривающихся Сторон в письменном виде уведомит по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие этого Соглашения.

Совершено в г. Киев 30 ноября 2005 года в двух экземплярах на украинском, арабском и английском языках, причем все тексты являются аутентичными. В случае любых разногласий в толковании преимущество отдается тексту на английском языке.

Приложение 2

ДВУСТОРОННИЕ СОГЛАШЕНИЯ СССР О ТОРГОВОМ МОРЕПЛАВАНИИ

Двусторонние соглашения СССР о торговом мореплавании (сводная хронологическая таблица)

п/п	Название соглашения	Дата и место подписания	Дата вступления в силу	Опубликование
1	2	3	4	5
1.	Соглашение по общим вопросам торговли и мореплавания между СССР и Федеративной Республикой Германия	25.04.58 Бонн	24.05.59	Информация об опубликовании отсутствует
2.	Приложение к Соглашению по общим вопросам торговли и мореплавания между Союзом Советских Социалистических Республик и Федеративной Республикой Германии от 25 апреля 1958 г. Правовое положение торгового представительства СССР в Федеративной Республике Германии	25.04.58 Бонн	24.05.59	Информация об опубликовании отсутствует
3.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Объединенной Арабской Республики о судоходстве	18.09.58 Каир	30.05.59	Сборник договоров и соглашений СССР с иностранными государствами о морском торговом судоходстве. - М.: В/О «Мортехинформреклама» 1983. - С. 11.
4.	Морское соглашение между Правительством СССР и Правительством Французской Республики	20.04.67 Париж	01.09.67	Там же. - С. 14.
5.	Соглашение об устранении двойного налогообложения в области воздушного и морского транспорта между Правительством СССР и Францией	04.03.70 Москва	01.07.71	Там же. - С. 18.
6.	Договор о торговом судоходстве между Правительством СССР и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии.	03.04.68 Лондон	27.04.72	Там же. - С. 20.
7.	Протокол к Договору о торговом судоходстве между СССР и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, подписанному в Лондоне 3 апреля 1968 г.	01.03.74 Москва	15.06.77	Там же. - С. 25.
8.	Дополнительный Протокол к Договору о торговом судоходстве между СССР и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии	30.12.86 Москва	30.01.87	Информация об опубликовании отсутствует
9.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Королевства Нидерландов о торговом судоходстве	28.05.69 Москва	14.09.71	Сборник договоров и соглашений СССР с иностранными государствами о морском торговом судоходстве. - М.: В/О «Мортехинформреклама» 1983. - С. 27.
10.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Королевства Марокко о морском судоходстве	10.10.71 Рабат	06.11.80	Сборник договоров и соглашений СССР с иностранными государствами о морском торговом судоходстве. - М.: В/О «Мортехинформреклама» 1983. - С. 33.
11.	Соглашение о сотрудничестве в морском торговом судоходстве (подписанное правительствами Болгарии, Венгрии, Германской Демократической Республики, Польши, Румынии, СССР и Чехословакии)	03.12.71 Будапешт	17.06.73	Там же. - С. 37.

1	2	3	4	5
12.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Федеративной Республики Бразилии о морском судоходстве	20.10.72 Москва	29.07.73	Там же. – С. 42
13.	Договор между Правительством СССР и Правительством Итальянской Республики о морском торговом судоходстве	26.10.72 Москва	13.07.75	Там же. – С. 46
14.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Итальянской Республики об освобождении от двойного налогообложения в области морского судоходства	20.11.75 Москва	24.02.79	Там же. – С. 51
15.	Морское соглашение между СССР и Бельгийско-Люксембургским Экономическим Союзом	17.11.72 Брюссель	01.04.74	Там же. – С. 53.
16.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Швеции о морском судоходстве	05.04.73 Стокгольм	05.05.73	Там же. – С. 59.
17.	Протокол о взаимном освобождении судоходных предприятий от уплаты налогов	05.04.73 Стокгольм	05.05.73	Там же. – С. 62.
18.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Алжирской Народной Демократической Республики о морском судоходстве	18.04.73 Алжир	14.12.73	Там же. – С. 66.
19.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Королевства Дании о морском судоходстве	17.10.73 Москва	13.09.74	Там же. – С. 72.
20.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Королевства Норвегии о судоходстве	18.03.74 Москва	01.03.75	Там же. – С. 83.
21.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Финляндской Республики о морском судоходстве	03.04.74 Москва	15.02.75	Там же. – С. 87.
22.	Соглашение о морском торговом судоходстве между СССР и Иракской Республикой	25.04.74 Москва	19.05.75	Там же. – С. 91.
23.	Протокол о сотрудничестве и оказании взаимной помощи в области морского торгового судоходства	25.04.74 Москва	19.05.75	Там же. – С. 94.
24.	Соглашение между правительством СССР и Временным Военным Правительством Социалистической Эфиопии о торговом судоходстве	26.11.79 Кабул	13.05.79	Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами: Вып. XXXV. – 1979: Сб. документов. – М.: Международные отношения, 1981. – С. 376.
25.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Аргентинской Республики о морском судоходстве	24.08.74 Буэнос-Айрес	31.03.81	Сборник договоров и соглашений СССР с иностранными государствами о морском торговом судоходстве. – М.: В/О «Мортех-информреклама» 1983. – С. 96.
26.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Аргентинской Республики об устранении двойного налогообложения в области международных морских и воздушных перевозок	30.03.79 Буэнос-Айрес	11.03.81	Там же. – С. 100.
27.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Португальской республики о морском судоходстве	20.12.74 Москва	21.05.75	Там же. – С. 103.

1	2	3	4	5
28.	Соглашение между правительством СССР и Правительством Республики Гвинея-Бисау о морском торговом судоходстве	25.11.75 Бисау	29.06.79	Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами: Вып. XXXV. – 1979: Сб. документов. – М.: Международные отношения, 1981. – С. 347.
29.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Греческой Республики о торговом судоходстве	16.12.75 Москва	27.12.76	Сборник договоров и соглашений СССР с иностранными государствами о морском торговом судоходстве. – М.: В/О «Мортехинформ-реклама» 1983. – С. 112.
30.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Республики Острова Зеленого Мыса о торговом судоходстве	04.03.76 Москва	23.10.83	Там же. – С. 124.
31.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Республики Ангола о торговом судоходстве	26.05.76 Москва	02.05.77	Там же. – С. 129.
32.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Ливийской Арабской Республики о морском судоходстве	09.12.76 Москва	30.11.78	Там же. – С. 138.
33.	Соглашение между Правительством СССР и Исполнительным Советом Республики Заир о морском торговом судоходстве	10.12.76 Москва	19.05.79	Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами: Вып. XXXV. – 1979: Сб. документов. – М.: Международные отношения, 1981. – С. 351.
34.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Ямайки о торговом судоходстве	07.04.78 Кингстон	07.04.78	Сборник договоров и соглашений СССР с иностранными государствами о морском торговом судоходстве. – М.: В/О «Мортехинформ-реклама» 1983. – С. 146.
35.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Республики Гана о торговом судоходстве	12.06.78 Москва	24.04.78	Там же. – С. 150.
36.	Соглашение о морском судоходстве между Правительством СССР и Правительством Мексиканских Соединенных Штатов	07.07.78 Москва	13.05.79	Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами: Вып. XXXV. – 1979: Сб. документов. – М.: Международные отношения, 1981. – С. 372.
37.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Исламской Республики Пакистан о торговом судоходстве	18.10.79 Москва	08.08.80	Сборник договоров и соглашений СССР с иностранными государствами о морском торговом судоходстве. – М.: В/О «Мортехинформ-реклама» 1983. – С. 167.
38.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Республики Мальта о торговом судоходстве	26.01.81 Валлетта	26.04.81	Там же. – С. 175.
39.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Шри-Ланка о судоходстве	19.02.82 Коломбо	19.02.82	Там же. – С. 184.
40.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Испании о морском судоходстве	30.05.83 Москва	20.12.84, 30.05.83 (дата временного вступления соглашения в силу)	Сборник международных договоров в СССР: Вып. XXXIX. – М.: Междунар. отношения, 1985. – С. 223.

1	2	3	4	5
41.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Тунисской Республики о морском судоходстве	10.12.83 Тунис	24.09.84, 10.12.83 (дата временного вступления соглашения в силу)	Информация об опубликовании отсутствует
42.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Сирийской Арабской Республики о морском торговом судоходстве	04.04.83 Дамаск	12.12.83	Собрание постановлений правительства Союза Советских Социалистических Республик (Отдел второй) № 10. – 1984. – Ст. 30.
43.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Республики Кипр о торговом судоходстве	12.06.85 Москва	01.11.85	Информация об опубликовании отсутствует
44.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Малайзии о морском транспорте	31.07.87 Москва	31.07.87	Собрание постановлений правительства Союза Советских Социалистических Республик (Отдел второй). – № 11. – 1987. – Ст. 30.
45.	Соглашение между Правительством СССР и Правительством Соединенных Штатов Америки по некоторым вопросам морского судоходства	01.06.90 Вашингтон	01.10.90	Информация об опубликовании отсутствует.

Соглашение по общим вопросам торговли и мореплавания между Союзом Советских Социалистических Республик и Федеративной Республикой Германии

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Федеративной Республики Германии,
желая содействовать развитию экономических отношений между обоими государствами,
договорились о нижеследующем:

Статья 1

Товары, происходящие из территории одного из Договаривающихся государств, будут пользоваться как при ввозе, так и при вывозе их на территорию другого Договаривающегося государства безусловным режимом наиболее благоприятствуемой нации в отношении таможенных пошлин и прочих налогов и сборов, связанных с ввозом или вывозом товаров, в отношении способов взимания указанных пошлин, налогов и сборов, а также в отношении правил и формальностей, которым подвергаются товары при таможенной обработке.

Постановления настоящей статьи не распространяются:

- а) на преимущества, которые предоставлены или могут быть предоставлены в будущем одним из Договаривающихся государств в целях облегчения пограничных сношений с соседними государствами;
- б) на преимущества, вытекающие из таможенного союза, заключенного одним из Договаривающихся государств или могущего быть заключенным в будущем.

Статья 2

Каждое из обоих Договаривающихся государств будет предоставлять товарам другого государства безусловный режим наибольшего благоприятствования во всех вопросах, касающихся внутренних налогов и сборов любого характера.

Статья 3

Каждое из Договаривающихся государств не будет устанавливать или сохранять в отношении ввоза из территории другого государства или вывоза на территорию этого последнего каких-либо ограничений или запрещений, которые не применялись бы в этом отношении, при аналогичных условиях, ко всем другим государствам.

Постановления настоящего Соглашения не будут относиться к ограничениям или запрещением, касающимся:

- а) общественного порядка и государственной безопасности;
- б) охраны общественного здоровья, охраны животных или растений от болезней, вредных насекомых и паразитов и охраны семян растений от дегенерации.

Статья 4

Суда каждого из обоих Договаривающихся государств и их грузы при входе и выходе, а также во время пребывания в портах другого государства не будут поставлены во всех отношениях в худшие условия, чем суда других государств.

Статья 5

Национальность судов будет взаимно признаваться согласно законам и постановлениям каждого из Договаривающихся государств на основании документов и патентов, выданных надлежащими властями соответствующего государства и находящихся на борту судна.

Документы, касающиеся конструкции судна, его оборудования и судового экипажа, а также мерительные и регистрационные свидетельства и другие подобные технические судовые документы, выданные или признаваемые одним из Договаривающихся государств и находящиеся на борту судна, будут признаваться и другим государством. Соответственно этому суда каждого Договаривающегося государства, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, будут освобождаться от вторичного обмера в портах другого государства, и чистая вместимость судна, отмеченная в свидетельстве, будет приниматься за основу исчисления портовых налогов и сборов.

Статья 6

Если судно одного из Договаривающихся государств потерпит бедствие или кораблекрушение у берегов другого государства, то судно, его экипаж, пассажиры и груз будут пользоваться теми же преимуществами и льготами, которые предоставляются этим государством в таких случаях национальному судну, его экипажу,

пассажирам и грузу.

Предметы, спасенные с судна, потерпевшего бедствие или кораблекрушение, не будут облагаться никакими таможенными пошлинами, если только эти предметы не будут предназначены для потребления внутри страны.

Статья 7

Ввиду того, что по законам Союза Советских Социалистических Республик монополия внешней торговли в СССР принадлежит государству, Федеративная Республика Германии соглашается с тем, что Союз Советских Социалистических Республик учредит в Федеративной Республике Германии свое Торговое представительство. Правовое положение указанного Торгового представительства определяется постановлениями Приложения к настоящему Соглашению, составляющего его неотъемлемую часть.

Статья 8

Физические лица и юридические лица Союза Советских Социалистических Республик и физические лица, юридические лица и торговые общества Федеративной Республики Германии могут договариваться о том, что споры, возникающие из заключаемых ими торговых сделок, будут разрешаться арбитражем. Договоренность относительно арбитража должна быть предусмотрена в самой сделке или же в отдельном соглашении, облеченном в требуемую для самой сделки форму. Такая договоренность исключает подсудность государственным судам.

Каждое из Договаривающихся государств обязуется давать исполнение на своей территории арбитражным решениям, вынесенным на основании договоренности, упомянутой в первом абзаце, независимо от того, были ли они вынесены на территории одного из обоих государств или же на территории третьего государства.

Постановление об исполнении, равно как и самое исполнение арбитражного решения, осуществляется по законам того государства, в котором оно должно быть исполнено.

В исполнении арбитражного решения может быть отказано лишь в следующих случаях:

а) если арбитражное решение согласно праву государства, в котором оно было вынесено, не приобрело для Сторон значения вступившего в силу окончательного решения;

б) если арбитражное решение противоречит публичному порядку государства, в котором испрашивается его исполнение.

Проверка арбитражного решения по существу не может иметь места.

Статья 9

Настоящее Соглашение будет ратифицировано в возможно кратчайший срок и вступит в силу в день обмена ратификационными грамотами, который будет иметь место в Москве.

Соглашение будет действовать по 31 декабря 1960 года. Не позднее чем за два месяца до истечения срока действия Соглашения правительства обоих государств вступят в переговоры о его продлении*.

Совершено в г. Бонне 25 апреля 1958 года в двух подлинных экземплярах, каждый на русском и немецком языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

**Протоколом, подписанным Сторонами 31 декабря 1960 г., срок действия настоящего Соглашения продлен на трехлетний период с 1 января 1961 г. Если ни одна из Сторон письменно не заявит до 31 декабря 1962 г. о том, что Соглашение прекращает действие 31 декабря 1963 г., то оно будет оставаться в силе до тех пор, пока не будет денонсировано одной из Договаривающихся Сторон.*

Этим же Протоколом статья 4 упомянутого Соглашения дополнена абзацем следующего содержания: "Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Федеративной Республики Германии будут и впредь разрешать судам обоих государств участвовать в судоходстве между Союзом Советских Социалистических Республик и Федеративной Республикой Германии и исходить в международном судоходстве из принципа свободной и справедливой конкуренции".

Приложение к Соглашению по общим вопросам торговли и мореплавания между Союзом Советских Социалистических Республик и Федеративной Республикой Германии от 25 апреля 1958 г.

Правовое положение торгового представительства Союза Советских Социалистических Республик в Федеративной Республике Германии

Статья 1

Торговое представительство Союза Советских Социалистических Республик в Федеративной Республике Германии имеет следующие задачи:

- а) содействует развитию торговых отношений между Союзом Советских Социалистических Республик и Федеративной Республикой Германии;
- б) представляет интересы Союза Советских Социалистических Республик в области внешней торговли с Федеративной Республикой Германии;
- в) осуществляет от имени Правительства Союза Советских Социалистических Республик торговые операции в Федеративной Республике Германии.

Статья 2

Торговое представительство, имеющее свое местопребывание в Кельне, является составной частью Посольства Союза Советских Социалистических Республик в Федеративной Республике Германии и пользуется соответственно следующими привилегиями:

- а) помещения, занимаемые Торговым представительством, местонахождение (адрес) которых в Кельне будет определяться по договоренности между обоими правительствами, пользуются иммунитетами и привилегиями, подобающими согласно международному праву помещениям Посольства Союза Советских Социалистических Республик в Федеративной Республике Германии;
- б) Торговое представительство имеет право пользоваться шифром;
- в) руководитель Торгового представительства и три его заместителя пользуются всеми иммунитетами и привилегиями, подобающими согласно международному праву членам Посольства Союза Советских Социалистических Республик в Федеративной Республике Германии;
- г) число прочих служащих Торгового представительства будет устанавливаться по договоренности между обоими правительствами;
- д) указанные в пункте "г" служащие Торгового представительства, поскольку они являются гражданами Союза Советских Социалистических Республик, будут освобождены от налогов Федеративной Республики Германии на доходы, которые они будут получать как сотрудники Торгового представительства Союза Советских Социалистических Республик.

Торговое представительство не подлежит правилам о торговом реестре.

Статья 3

Торговое представительство действует от имени Правительства Союза Советских Социалистических Республик. Правительство Союза Советских Социалистических Республик несет ответственность лишь по торговым сделкам, которые будут заключены от имени Торгового представительства или гарантированы им и подписаны двумя уполномоченными на то лицами.

Торговое представительство будет публиковать в "Бундесанцейгер" фамилии лиц, уполномоченных от его имени к правовым действиям, с указанием, в каком порядке каждое из этих лиц имеет право подписывать торговые обязательства от имени Торгового представительства; полномочия этих лиц будут считаться действительными до тех пор, пока в такой же форме не будет сделано сообщение об их аннулировании.

По торговым сделкам, заключенным на территории Федеративной Республики Германии без гарантии Торгового представительства какими бы то ни было советскими организациями, пользующимися, согласно законодательству СССР, правами самостоятельных юридических лиц, ответственность несут лишь упомянутые организации. Ни Правительство СССР, ни Торговое представительство СССР в ФРГ и ни какие-либо другие советские организации не несут ответственности по таким сделкам.

Статья 4

Права, иммунитеты и привилегии, предоставляемые Торговому представительству согласно первому

абзацу статьи 2 настоящего Приложения, распространяются также на его торговую деятельность, однако со следующими изъятиями:

а) споры по торговым сделкам, заключенным или гарантированным Торговым представительством на территории Федеративной Республики Германии в соответствии со статьей 3 настоящего Приложения, подлежат рассмотрению судов Федеративной Республики Германии, если не была согласована подсудность арбитражу или иная подсудность; ответчиком или истцом по таким спорам является Торговое представительство СССР в Федеративной Республике Германии. При этом, однако, не допускается обеспечение требований к Торговому представительству;

б) принудительное исполнение всех вошедших в законную силу окончательных судебных решений, вынесенных против Торгового представительства по упомянутым в п. «а» спорам, может иметь место. Оно может быть обращено на все государственное имущество, принадлежащее Союзу ССР в Федеративной Республике Германии, в частности, на имущество, права и интересы, происходящие из сделок, совершаемых Торговым представительством или с его гарантией, за исключением имущества, принадлежащего организациям, указанным в абзаце третьем статьи 3 настоящего Приложения.

Имущество и помещения, предназначенные исключительно для осуществления в Федеративной Республике Германии политических и дипломатических прав Союза ССР, в соответствии с международной практикой, а также помещения, занимаемые Торговым представительством, и находящееся там движимое имущество не будут подлежать никаким мерам принудительного взыскания.

Статья 5

Учреждение Торгового представительства Союза Советских Социалистических Республик в Федеративной Республике Германии ни в коей мере не исключает возможностей для физических лиц, юридических лиц и торговых обществ Федеративной Республики Германии поддерживать непосредственные отношения с советскими внешнеторговыми организациями в целях заключения и исполнения торговых сделок.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Объединенной Арабской Республики о судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Объединенной Арабской Республики*,

желая укреплять дружественные отношения и экономические связи и поощрять развитие судоходства, решили заключить настоящее Соглашение для установления основных принципов, регулирующих судоходство между обеими странами,

и с этой целью назначили своими уполномоченными:

(следуют фамилии уполномоченных),

которые после обмена своими полномочиями, найденными в должной форме и надлежащем порядке, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Между портами Союза Советских Социалистических Республик и портами Объединенной Арабской Республики будет установлено постоянное морское судоходство.

Прежде всего будет установлена регулярная судоходная линия между черноморскими портами Союза Советских Социалистических Республик и портами Объединенной Арабской Республики.

Министерство морского флота Союза Советских Социалистических Республик и Генеральный комитет морского транспорта Объединенной Арабской Республики назначат соответствующие судоходные организации для эксплуатации упомянутой регулярной судоходной линии. Эти судоходные организации заключат соответствующее соглашение, определяющее коммерческие условия организации этой регулярной судоходной линии, и, в частности, порядок движения судов, распределение грузов, тарифы и другие относящиеся к этому условия.

Вышеуказанное соглашение о регулярной судоходной линии будет основываться на принципах, установленных настоящим Соглашением о судоходстве между обеими странами.

Статья 2

Каждая Договаривающаяся Сторона будет признавать национальность судов другой Договаривающейся Стороны на основании документов, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны и находящихся на борту судна.

Каждая Договаривающаяся Сторона будет признавать все документы в отношении конструкции судов, их оборудования и комплектования команд, судовые сертификаты, мерительные свидетельства и другие документы, выданные компетентными властями другой Договаривающейся Стороны и имеющиеся на борту судна.

Статья 3

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит другой Договаривающейся Стороне режим наиболее благоприятствуемой нации в отношении захода, выхода и пребывания судов в портах; предоставления им причалов и якорных стоянок, погрузки и выгрузки, снабжения топливом, смазочными маслами, пресной водой и провизантом; таможенных, портовых и других морских сборов и налогов, пользования подъемными кранами, складами, верфями, сухими доками и ремонтными мастерскими, а также в отношении применения всех предписаний, действующих в портах, включая санитарные и карантинные формальности.

Статья 4

В интересах постоянного улучшения судоходства между Союзом Советских Социалистических Республик и Объединенной Арабской Республикой, с учетом своих международных обязательств, портовых законов и правил, обе Договаривающиеся Стороны предпримут все необходимые меры для ускорения обработки и сокращения времени стоянки судов в портах.

Статья 5

Суда Союза Советских Социалистических Республик, заходящие в порты Объединенной Арабской Республики, и суда Объединенной Арабской Республики, заходящие в порты Союза Советских Социалистических Республик,

** Египет и Сирия были первоначальными членами Организации Объединенных Наций с 24.10.45. После плебисцита 21.02.58 в результате объединения Египта и Сирии была создана Объединенная Арабская Республика, которая далее участвовала в Организации в качестве одного члена. 13.10.61 Сирия возобновила свой статус независимого государства и одновременно возобновила членство в Организации Объединенных Наций. 02.09.71 года Объединенная Арабская Республика стала называться Арабской Республикой Египет.*

листических Республик, могут получать твердое и жидкое топливо, смазочные масла, пресную воду и другие материалы и продовольствие для команд, а также проводить ремонт для обеспечения их мореходности по ценам и на условиях, обычно действующих в портах обеих стран.

Статья 6

Фрахт за перевозку грузов между обеими странами, портовые сборы по входу, выходу и стоянке судов в порту, стоимость расходов по очистке судов, стоимость работы буксиров, стивидорных работ, стоимость топлива, пресной воды, судоремонта всех видов, доковых работ и всех других подобных расходов, включая расходы по авансированию команд, будут оплачиваться в соответствии с условиями действующих Торгового и Платежного соглашений между двумя странами.

Статья 7

Обслуживание советских судов в портах Объединенной Арабской Республики будет осуществляться национальными фирмами Объединенной Арабской Республики, которые будут назначаться Советской Стороной по консультации с Генеральным комитетом морского транспорта Объединенной Арабской Республики.

Обслуживание судов Объединенной Арабской Республики в советских портах будет осуществляться Государственным морским агентством "Инфлот".

Статья 8

Каждая Договаривающаяся Сторона будет предоставлять другой Договаривающейся Стороне для перевозки на судах, плавающих под ее флагом, 50 % товаров, экспортируемых из Союза Советских Социалистических Республик в Объединенную Арабскую Республику и из Объединенной Арабской Республики в Союз Советских Социалистических Республик.

Для распределения грузов и решения фрахтовых и других вопросов, вытекающих из настоящего Соглашения, обе Стороны назначают своими представителями:

со стороны Союза Советских Социалистических Республик - Всесоюзное объединение «Совфрахт» и
со стороны Объединенной Арабской Республики - Генеральный комитет морского транспорта - «Комнав»,
которые заключают соответствующее соглашение.

Статья 9

Судоходные организации каждой Договаривающейся Стороны будут самостоятельно осуществлять эксплуатацию своих судов и нести ответственность как за финансовые результаты, так и за всякого рода претензии, могущие возникнуть в связи с эксплуатацией судов.

Статья 10

С целью проведения консультаций о мероприятиях по дальнейшему улучшению морских перевозок между обеими странами в соответствии с принципами, установленными настоящим Соглашением, Договаривающиеся Стороны образуют Смешанную комиссию.

Эта Комиссия будет собираться по просьбе одной из Сторон. Советская Сторона в Смешанной комиссии будет возглавляться заместителем министра морского флота Союза Советских Социалистических Республик.

Арабская Сторона в Смешанной комиссии будет возглавляться президентом Генерального комитета морского транспорта.

Статья 11

Настоящее Соглашение подлежит ратификации и вступит в силу временно со дня его подписания и окончательно со дня обмена ратификационными грамотами.

Это Соглашение будет действовать до 31 декабря 1961 года и автоматически продлеваться на последующий период в три года до тех пор, пока одна из Договаривающихся Сторон за три месяца до истечения его срока не уведомит другую Сторону в письменной форме о его расторжении.

В удостоверение чего уполномоченные обеих Сторон подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Каире восемнадцатого сентября 1958 года в двух подлинных экземплярах, каждый на русском, арабском и английском языках, причем все три текста имеют одинаковую силу.

Морское Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Французской Республики

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Французской Республики,

желая обеспечить гармоничное развитие морского торгового обмена между Советским Союзом и Францией на основе свободы торгового мореплавания, согласились о нижеследующем:

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Понятие “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, несущее флаг этой Стороны в соответствии с ее законами. Однако это понятие не включает военные суда.

2. Понятие “член экипажа судна” означает любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Настоящее Соглашение не применяется к территории Союза Советских Социалистических Республик, с одной стороны, и к территории Французской Республики, с другой стороны.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны вновь подтверждают свою приверженность принципам свободы международного морского торгового судоходства и соглашаются воздерживаться от любых действий дискриминационного характера в этой области, поскольку они убеждены, что такие действия могут нанести ущерб развитию международной торговли.

Статья 4

Договаривающиеся Стороны соглашаются:

а) поощрять участие судов Советского Союза и Франции в перевозках грузов между портами обеих стран и не препятствовать судам под флагом другой Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки грузов между портами своей страны и портами третьих стран;

б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднить развитие морского торгового обмена между портами обеих стран и различную деятельность, связанную с этим обменом.

Положения настоящей статьи, которые имеют в виду взаимные интересы обеих стран, не затрагивают право судов под флагом третьих стран участвовать в перевозках грузов между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 5

Договаривающиеся Стороны соглашаются укреплять взаимное сотрудничество в области морского транспорта в духе соглашения о научно-техническом и экономическом сотрудничестве от 30 июня 1966 года.

Статья 6

1. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечит в своих портах судам под флагом другой Стороны такое же обращение, какое она предоставляет своим судам в том, что касается взимания портовых сборов и налогов, свободного доступа в порты, а также использования для судов, экипажей, пассажиров и грузов всех удобств, предназначенных для мореплавания и коммерческих операций. Настоящее положение имеет в виду, в частности, предоставление мест у причала и погрузо-разгрузочного оборудования.

2. Положения предыдущего пункта не применяются к мореплаванию, деятельности и перевозкам, которые по закону зарезервированы для себя каждой из Договаривающихся сторон и, в частности, к портовым службам, буксировке, лоцманской проводке, национальному каботажу и морскому рыболовству, а также к формальностям, касающихся въезда и пребывания иностранцев.

Статья 7

Договаривающиеся Стороны предпримут в пределах своего законодательства и портовых правил необходимые меры к тому, чтобы, по возможности, сократить время стоянки судов в портах и упростить осуществление действующих в них административных, таможенных и санитарных формальностей.

В отношении этих формальностей будет предоставляться режим наиболее благоприятствуемой нации.

Статья 8

Каждая из Договаривающихся Сторон будет признавать национальность судов другой Договаривающейся Стороны на основании находящихся на борту этих судов документов, выданных компетентными властями этой другой Договаривающейся Стороны в соответствии с ее законами и правилами.

Статья 9

Мерительные свидетельства, выданные компетентными властями, признаются обеими Сторонами. Расчет и взимание морских сборов и налогов будут производиться на основе этих мерительных свидетельств без переобмера, предусмотренного положениями, применяемыми на территории другой Стороны.

Статья 10

Каждая из Договаривающихся Сторон признает удостоверения личности моряков, выданные компетентными властями другой Договаривающейся Стороны. Такими удостоверениями личности являются:

- в отношении Советского Союза - "Паспорт моряка СССР";
- в отношении Французской Республики - "Профессиональная морская книжка".

Статья 11

Лица, имеющие удостоверения личности, упомянутые в Статье 10 настоящего Соглашения, могут без визы сходить на берег и пребывать в районе порта стоянки в то время, когда их судно находится в этом порту, при условии занесения данных лиц в судовую роль и в список членов экипажа, вручаемый портовыми властями.

При сходе на берег и возвращении на судно эти лица должны проходить установленный контроль.

Статья 12

1. Лица, имеющие упомянутые в Статье 10 настоящего Соглашения удостоверения личности одной из Договаривающихся Сторон, и не занесенные в судовую роль какого-либо судна, будут иметь право проследовать по территории другой Договаривающейся Стороны для того, чтобы прибыть к месту назначения на судно, находящееся в порту этой другой Стороны при наличии на удостоверении личности визы этой Стороны и предписания о направлении на это судно. Эти визы выдаются компетентными властями каждой Договаривающейся Стороны в возможно короткий срок. Их действие ограничивается сроком в 15 последовательных суток и в исключительных случаях может быть продлено по мотивам, приемлемость которых определяется компетентными властями.

2. Если член экипажа судна, имеющий упомянутое в Статье 10 удостоверение личности, высаживается в порту другой Договаривающейся Стороны по причине болезни, служебным обстоятельствам или по другим мотивам, которые будут признаны приемлемыми местными властями, эта последняя Сторона даст необходимое разрешение заинтересованному лицу в случае госпитализации находиться на ее территории, а также вернуться в свою страну либо в другой порт посадки.

3. В интересах мореплавания капитан судна, находящегося в порту другой Договаривающейся Стороны, или назначенный им член экипажа, получает разрешение отправиться к консулу страны флага судна или к представителю компании, являющейся владельцем или фрахтователем этого судна.

Статья 13

Договаривающиеся Стороны сохраняют за собой право отказывать во въезде на их соответствующие территории лицам, имеющим признаваемые удостоверения личности моряков, которых они сочтут нежелательными.

Статья 14

1. Судебные власти одной Договаривающейся Стороны не будут принимать к рассмотрению гражданские дела, возникающие из споров между капитаном и любым членом экипажа судна другой Договаривающейся Стороны относительно оплаты труда или договора о найме иначе, как по просьбе или с согласия консульского должностного лица страны флага судна.

2. Административные и судебные власти одной Договаривающейся Стороны не будут осуществлять вмешательство в случае правонарушений, совершенных на борту судна другой Договаривающейся Стороны и находящегося в порту первой Стороны, иначе, как в одном из следующих случаев:

- а) если имеется просьба или согласие консула относительно вмешательства;
- в) если правонарушение или его последствия такого рода, что они затрагивают спокойствие и общественный порядок на территории или в порту или затрагивают общественную безопасность;
- с) если в деле замешано лицо, не входящее в состав экипажа.

3. Положение настоящей Статьи не затрагивают прав местных властей в том, что касается применения таможенного и санитарного законодательства и правил, а также других мер контроля, относящихся к безопасности судов и портов, охране человеческой жизни, сохранности грузов и допуску иностранцев.

Статья 15

Предприятия одной из Договаривающихся Сторон не будут облагаться другой Договаривающейся

Стороной налогами на прибыли и доходы, которые эти предприятия получают в результате эксплуатации в международных перевозках судов, принадлежащих или зафрахтованных ими.

Сфера и способы применения настоящего положения будут определены обменом письмами.

Статья 16

Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель или будет выброшено на берег или потерпит какую-либо другую аварию у берегов другого Государства, компетентные власти этого Государства окажут пассажирам, а также судну и его грузу такую же помощь и содействие, как и судну под своим собственным флагом.

Судно, потерпевшее аварию, его груз и запасы не облагаются таможенными пошлинами, если они не доставлены для потребления или использования на месте.

Статья 17

В целях согласованного применения положений статей 3, 4 и 5 настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны соглашаются:

- проводить консультации и обмениваться информацией через посредство своих компетентных органов в том, что касается различных аспектов морского торгового обмена;
- поощрять контакты между официальными представителями этих компетентных органов на высшем уровне, а также контакты между представителями заинтересованных деловых кругов;
- поручать изучение вопросов улучшения и развития морских перевозок между портами обеих стран смешанной комиссии, которая будет действовать в рамках совместной декларации от 30 июня 1966 года.

Статья 18

Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о завершении процедур, необходимых в соответствии с ее конституцией для введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу в первый день второго месяца, считая с даты последнего уведомления.

Настоящее Соглашение будет оставаться в силе до тех пор, пока одна из Договаривающихся Сторон не денонсирует его с предварительным уведомлением за шесть месяцев.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящее Соглашение и приложили к нему свои печати.

Совершено в Париже 20 апреля 1967 года в двух экземплярах на русском и французском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение об устранении двойного налогообложения в области воздушного и морского транспорта между Союзом Советских Социалистических Республик и Францией

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Французской Республики, желая устранить двойное налогообложение в области воздушного и морского транспорта, согласились о нижеследующем:

Статья 1

1. Советские предприятия воздушного и морского транспорта освобождаются во Франции:
 - а) от всех налогов на доходы и прибыли, которые они получают от эксплуатации воздушных и морских судов;
 - б) от уплаты торгово-промышленных налогов на сооружения, используемые этими предприятиями.
2. Французские предприятия воздушного и морского транспорта освобождаются в СССР от всех налогов на доходы и прибыли, которые они получают от эксплуатации воздушных и морских судов.

Статья 2

1. Советские граждане, находящиеся во Франции для работы в советских предприятиях, упомянутых в статье 1, освобождаются от всех французских налогов на доходы, которые они получают в связи с этой работой.

Суммы этих доходов не принимаются во внимание при исчислении налогов и сборов, взимаемых с нанимателей в зависимости от суммы выплачиваемой ими заработной платы.

2. Французские граждане, находящиеся в СССР для работы во французских предприятиях, упомянутых в статье 1, освобождаются от всех советских налогов на доходы, которые они получают в связи с этой работой.

Статья 3

Настоящее Соглашение вступит в силу в первый день месяца, следующего за обменом уведомлениями, констатирующими, что соответствующие конституционные формальности были соблюдены в обоих государствах.

Соглашение будет применяться к доходам и прибылям, полученным после 1 января 1967 года.

Статья 4

Настоящее Соглашение заключено на неопределенный срок. Оно может быть денонсировано любой Договаривающейся Стороной путем направления письменного уведомления другой Стороне за шесть месяцев.

В подтверждение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Москве 4 марта 1970 года в двух экземплярах, каждый на русском и французском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Договор о торговом судоходстве между Союзом Советских Социалистических Республик и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии

Президиум Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик и Ее Величество Королева Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Ее прочих владений и территорий, Глава Содружества,

желая развивать торговое судоходство между Советским Союзом и Соединенным Королевством и содействовать развитию международного судоходства на основе принципов свободы торгового мореплавания, решили заключить настоящий Договор и с этой целью назначили своими Уполномоченными:

(следуют фамилии уполномоченных),

которые, по взаимном предъявлении своих полномочий, найденных в надлежащем порядке и должной форме, согласились о нижеследующем.

Статья 1

Для целей настоящего Договора,

а) термин “судно Высокой Договаривающейся Стороны” означает судно, зарегистрированное в порту этой Стороны, однако этот термин не включает военные суда;

б) термин “гражданин” означает в отношении Высокой Договаривающейся Стороны любое лицо, которая эта Сторона признает своим гражданином; и

с) термин “член экипажа судна” означает любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Территориями Высоких Договаривающихся Сторон, к которым относится настоящий Договор, являются:

а) со стороны Президиума Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик - Союз Советских Социалистических Республик; и

б) со стороны Ее Британского Величества - Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии.

Статья 3

Высокие Договаривающиеся Стороны будут оказывать все возможное содействие свободе торгового судоходства и воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья 4

Высокие Договаривающиеся Стороны в рамках их соответствующего законодательства будут продолжать свои усилия по поддержанию и развитию эффективных деловых отношений между властями, ответственными за морской транспорт в их странах. В частности, Высокие Договаривающиеся Стороны соглашаются благоприятствовать взаимным консультациям и обмену информацией между правительственными учреждениями, ответственными за морские дела в их странах, а также поощрять развитие контактов между их соответствующими судоходными организациями.

Статья 5

1. Высокие Договаривающиеся Стороны соглашаются следовать в международном судоходстве принципам свободной конкуренции. В частности, каждая Высокая Договаривающаяся Сторона будет воздерживаться от принятия мер, которые могут ограничить возможности судов другой Высокой Договаривающейся Стороны конкурировать на равных коммерческих условиях в перевозках между своими портами и портами другой Высокой Договаривающейся Стороны, а также будет в основном придерживаться упомянутых выше принципов и в перевозках между своими портами и портами третьих стран.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов под флагом третьих стран участвовать в перевозках между портами Высоких Договаривающихся Сторон.

Статья 6

1. Каждая Высокая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Высокой Договаривающейся Стороны такой же режим, какой она предоставляет своим судам, занятым в международных сообщениях, в

отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров и осуществления связанных с этим обычных коммерческих операций, а также в отношении уплаты портовых сборов и налогов.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи:

- а) не распространяются на порты, не открытые для захода иностранных судов;
- б) не обязывают одну Высокую Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Высокой Договаривающейся Стороны изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке, предоставляемые своим судам; и
- с) не распространяются на другие виды услуг и требований, не предусмотренных этим пунктом.

Статья 7

Высокие Договаривающиеся Стороны в рамках своего законодательства и портовых правил будут принимать соответствующие меры в целях облегчения и ускорения морских перевозок, предотвращения не вызывающихся необходимостью задержек судов и максимально возможного ускорения и упрощения осуществления таможенных и иных формальностей, действующих в портах.

Статья 8

Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон будет признавать национальность судов другой Высокой Договаривающейся Стороны на основании находящихся на этих судах документов, выданных компетентными властями этой другой Высокой Договаривающейся Стороны в соответствии с ее законами и правилами.

Статья 9

1. Тоннаж британских судов, имеющих мерительные свидетельства, свидетельства о регистрации или другие национальные документы, определяющие тоннаж, должным образом выданные компетентными властями, будет признаваться властями Союза Советских Социалистических Республик на основании вышеуказанных свидетельств или документов без переобмера судов.

2. Тоннаж судов Союза Советских Социалистических Республик, имеющих мерительные свидетельства, свидетельства о регистрации или другие документы, определяющие тоннаж, должным образом выданные компетентными властями, будет признаваться властями Соединенного Королевства на основании вышеуказанных свидетельств или документов без переобмера судов.

Статья 10

Судоходное предприятие или компания, которая имеет свой центральный орган управления и контроля на территории одной из Высоких Договаривающихся Сторон и не осуществляет свою деятельность через филиал или агентство на территории другой Высокой Договаривающейся Стороны, не будут облагаться или платить на территории этой другой Высокой Договаривающейся Стороны налогов, непосредственно связанных со своей деятельностью по осуществлению морских перевозок и доставке на причал грузов и пассажиров; однако для целей настоящей статьи судоходное предприятие или компания не будет рассматриваться как осуществляющее свою деятельность через филиал или агентство на территории другой Высокой Договаривающейся Стороны лишь по той причине, что оно осуществляет свою деятельность на этой территории через брокера или генерального агента, выполняющего свои обычные функции.

Статья 11

1. Если судно одной из Высоких Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит любую другую аварию вблизи побережья другой Высокой Договаривающейся Стороны, это судно и его груз будут пользоваться на территории этой последней Стороны теми же преимуществами и льготами, а также нести такую же ответственность, как и судно этой Стороны и его груз. Капитану, экипажу и пассажирам, а также самому судну и его грузу в любое время будут оказаны помощь и содействие в такой же мере, как и судну этой последней Стороны. Ничто в настоящей статье не затрагивает права предъявлять любой иск за спасание в отношении любой помощи или содействия, оказанных судну, его пассажирам, экипажу и грузу.

2. Потерпевшее аварию судно, груз, оборудование и оснастка, запасы и иные предметы с этого судна, если они доставлены не для использования или потребления на территории другой Высокой Договаривающейся Стороны, не облагаются таможенными пошлинами или иными сборами любого вида, налагаемыми в связи с ввозом или по причине ввоза.

3. Ничто в положениях пункта 2 настоящей статьи не может быть истолковано как препятствующее применению законов и правил Высоких Договаривающихся Сторон в отношении временного хранения товаров.

Статья 12

Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон будет признавать документы, удостоверяющие личность моряков, выданные компетентными властями другой Высокой Договаривающейся Стороны.

Таковыми удостоверениями личности являются:

- а) в отношении Союза Советских Социалистических Республик паспорт моряка СССР;
- б) в отношении Соединенного Королевства - удостоверение британского моряка.

Статья 13

Моряк, имеющий указанный в статье 12 документ, удостоверяющий его личность, в соответствии с положениями пунктов 1 и 3 статьи 14:

а) допускается без визы в Союз Советских Социалистических Республик или Соединенное Королевство соответственно для временного пребывания на берегу, когда судно, на котором он работает в качестве члена экипажа, находится в порту СССР или в порту Соединенного Королевства;

б) получает разрешение покинуть без визы Союз Советских Социалистических Республик или Соединенное Королевство соответственно по окончании его работы на судне в качестве члена экипажа, если это происходит в порту СССР или в порту Соединенного Королевства;

с) допускается в Союз Советских Социалистических Республик или в Соединенное Королевство соответственно, чтобы приступить к работе на судне в качестве члена экипажа при условии, что он имеет визу и письменную декларацию от судоходной компании или ее агентов о том, что он должен приступить к работе на определенном судне в определенном порту.

Статья 14

1. Высокие Договаривающиеся Стороны сохраняют за собой право отказать во въезде на их соответствующие территории любому лицу, имеющему признаваемые документы, удостоверяющие личность моряка, которое они сочтут нежелательным.

2. Каждая Высокая Договаривающаяся Сторона обязуется разрешить возвратиться на свою территорию любому лицу, имеющему действительный паспорт моряка СССР, с одной стороны, и любому лицу, имеющему действительное удостоверение британского моряка, с другой стороны, которое прибыло на территорию другой Высокой Договаривающейся Стороны в силу настоящего Договора.

3. За исключением случаев, предусмотренных в статье 13, лица, имеющие удостоверяющие личность моряка документа, упомянутые в статье 12, подчиняются условиям и правилам, регулирующим въезд, пребывание и выезд иностранных граждан, которые действуют на территориях Высоких Договаривающихся Сторон.

Статья 15

1. Каждая Высокая Договаривающаяся Сторона будет, насколько это практически возможно, предоставлять режим, аналогичный указанному в статье 13 настоящего Договора, любому члену экипажа судна другой Высокой Договаривающейся Стороны (не являющемуся гражданином одной из Высоких Договаривающихся Сторон), который имеет удостоверение личности моряка, выданное компетентными властями соответствующего государства и отвечающее положениям Конвенции по облегчению международного морского судоходства, подписанной в Лондоне 9 апреля 1965 года, при условии, что этот документ гарантирует его владельцу обратный въезд в страну, выдавшую документ.

2. Положения пунктов 1 и 3 статьи 14 настоящего Договора применяются в отношении любого моряка, к которому относится пункт 1 настоящей статьи.

Статья 16

1. Судебные власти одной Высокой Договаривающейся Стороны не будут принимать к производству любое гражданское дело, возникающее из иска капитана или члена экипажа судна другой Высокой Договаривающейся Стороны в отношении оплаты труда или трудового договора, без предварительного уведомления соответствующего консульского должностного лица этой другой Высокой Договаривающейся Стороны и отклонят требование о возбуждении судопроизводства, если консульское должностное лицо выдвинет возражение.

2. Без ущерба для положений пункта 1 настоящей статьи судебные и административные власти одной Высокой Договаривающейся Стороны не будут, иначе как по просьбе или с согласия компетентного консульского должностного лица, осуществлять юрисдикцию или вмешиваться (в зависимости от обстоятельств) в какие-либо дела, происходящие на борту судна другой Высокой Договаривающейся Стороны, включая случаи задержания на судне любого лица при условии, что такое задержание является правомерным согласно законодательству первой Высокой Договаривающейся Стороны. Указанные власти могут, однако, осуществлять гражданскую юрисдикцию, которая не исключена положениями пункта 1.

3. Положения пункта 2 настоящей статьи не применяются:

а) в связи с любым правонарушением, совершенным на борту судна одной из Высоких Договаривающихся Сторон:

I) если последствия правонарушения распространяются на территорию другой Высокой Договаривающейся Стороны;

II) если правонарушение затрагивает спокойствие территории или добрый порядок в территориальных водах или в любом порту другой Высокой Договаривающейся Стороны;

III) гражданином или против гражданина другой Высокой Договаривающейся Стороны или любым лицом или против любого лица помимо капитана или члена экипажа судна;

IV) представляющим собой тяжелое правонарушение по законам другой Высокой Договаривающейся Стороны; или

б) в связи с любыми действиями властей в отношении вопросов таможенных, иммиграционных, сани-

тарных, охраны человеческой жизни на море, загрязнением моря нефтью, радиосвязи или любых подобных вопросов.

Статья 17

Настоящий Договор подлежит ратификации, и обмен ратификационными грамотами будет иметь место в Москве в возможно короткий срок. Он вступит в силу в день обмена ратификационными грамотами и будет оставаться в силе до истечения двенадцати месяцев с того дня, когда одна из Высоких Договаривающихся Сторон уведомит в письменной форме другую Сторону о своем желании прекратить действие Договора.

В удостоверение чего Уполномоченные обеих Высоких Договаривающихся Сторон подписали настоящий Договор и скрепили его своими печатями.

Совершено в Лондоне 3 апреля 1968 года в двух экземплярах, каждый на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Протокол к Договору о торговом судоходстве между Союзом Советских Социалистических Республик и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, подписанному в Лондоне 3 апреля 1968 года

Президиум Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик и Ее Величество Королева Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Ее прочих Владений и Территорий, Глава Содружества,

Желая дополнить Договор о торговом судоходстве между Союзом Советских Социалистических Республик и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, подписанный Высокими Договаривающимися Сторонами в Лондоне 3 апреля 1968 года (далее именуемый «Договор»),

Решили заключить Протокол и с этой целью назначили своими Уполномоченными:

Президиум Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик - Тимофея Борисовича Гуженко, Министра морского флота Союза Советских Социалистических Республик,

Ее Величество Королева Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Ее прочих Владений и Территорий, Глава Содружества (далее именуемая «Ее Британское Величество»);

За Соединенное королевство Великобритании и Северной Ирландии Его Превосходительство сэра Теренса Гарвея, Чрезвычайного и Полномочного Посла Ее Британского Величества в Москве, которые по взаимном предъявлении своих полномочий, найденных в надлежащем порядке и должной форме, согласились о нижеследующем.

Статья 1

Если будет возбуждено гражданское производство в судебных органах одной из Высоких Договаривающихся Сторон относительно:

- а) операций любого судна, занятого коммерческой деятельностью; или
- б) перевозки пассажиров или груза на любом таком судне, то это производство, независимо от того, имеет ли другая Высокая Договаривающаяся Сторона заинтересованность в таком судне или грузе, будет рассматриваться в соответствии с обычными юридическими процедурами, применяемыми этими судебными органами к гражданским делам.

Статья 2

Морские суда и грузы, принадлежащие на праве собственности одной Высокой Договаривающейся Стороне, не будут подлежать задержанию или аресту в связи с исполнением любого решения суда другой Высокой Договаривающейся Стороны или в связи с исполнением соглашения сторон о разрешении спора, зарегистрированного в таком суде и имеющего силу судебного решения вынесенных в результате судопроизводства, упомянутого в Статье 1 настоящего Протокола. Однако первая Высокая Договаривающаяся Сторона примет необходимые административные меры для исполнения такого решения.

Статья 3

Высокие Договаривающиеся Стороны предпримут меры для сведения к минимуму возможности задержания или ареста любого судна, принадлежащего на праве собственности одной Высокой Договаривающейся Стороне, или груза на нем на территории другой Высокой Договаривающейся Стороны во время или в связи с судопроизводством, упомянутым в Статье 1 настоящего Протокола.

Статья 4

Упомянутые положения не затрагивают применение пункта 1 Статьи 16 Договора в связи с судопроизводством, предусмотренным этим пунктом.

Статья 5

1. Настоящий Протокол подлежит ратификации, и обмен ратификационными грамотами будет иметь место в Лондоне. Он вступит в силу в день обмена ратификационными грамотами и будет оставаться в силе до истечения одного года с того дня, когда одна из Высоких Договаривающихся Сторон уведомит в письменной форме другую Высокую Договаривающуюся Сторону о своем желании прекратить действие Протокола.

2. Однако, несмотря на прекращение действия настоящего Протокола, положения Статьи 2 будут применяться в отношении исполнения любого судебного решения или соглашения сторон о разрешении спора, не исполненных на день прекращения его действия.

В удостоверение чего Уполномоченные обеих Высоких Договаривающихся Сторон подписали настоящий Протокол и скрепили его своими печатями.

Совершено в Москве 1 марта 1974 года в двух экземплярах, каждый на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Дополнительный протокол к Договору о торговом судоходстве между Союзом Советских Социалистических Республик и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии

Президиум Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик и Ее Величество Королева Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Ее прочих Владений и Территорий, Глава Содружества, желая дополнить Договор о торговом судоходстве между Союзом Советских Социалистических Республик и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, подписанный Высокими Договаривающимися Сторонами в Лондоне 3 апреля 1968 года (далее именуемый «Договор»), решили заключить Дополнительный протокол и с этой целью назначили своими уполномоченными:

Президиум Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик - Юрия Михайловича Вольмера, министра морского флота Союза Советских Социалистических Республик, Ее Величество Королева Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Ее прочих Владений и Территорий, Глава Содружества (далее именуемая «Ее Британское Величество»):

За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии - Его Превосходительство сэра Брайана Картледжа, Чрезвычайного и Полномочного Посла Ее Британского Величества в Москве, которые по взаимном предъявлении своих полномочий, найденных в надлежащем порядке и должной форме, согласились о нижеследующем.

Статья 1

Совместная морская комиссия, состоящая из представителей Высоких Договаривающихся Сторон, будет иметь своей задачей наблюдение за практическим выполнением Договора и Протоколов к нему, а также рассмотрение и согласование любых вопросов в области торгового судоходства, представляющих взаимный интерес для Высоких Договаривающихся Сторон.

Совместная морская комиссия может также создавать рабочие группы для изучения конкретных областей сотрудничества и выработки предложений, направленных на решение возникающих проблем. Выводы этих изучений и предложения представляются в Совместную морскую комиссию.

Статья 2

Совместная морская комиссия будет проводить ежегодный обзор перевозок между портами Высоких Договаривающихся Сторон, включая коммерческие условия, применяемые в этих перевозках.

В том, что касается нелинейных перевозок, в случае возникновения проблем Совместная морская комиссия будет делать рекомендации соответствующим предприятиям и организациям в обеих странах о мерах, направленных на обеспечение эффективного сотрудничества между соответствующими судоходными компаниями, фрахтователями и грузоотправителями.

Статья 3

Высокие Договаривающиеся Стороны соглашаются, что пока Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций от 6 апреля 1974 года остается в силе для обеих Высоких Договаривающихся Сторон, она будет применяться к линейным конференциальным перевозкам между двумя странами.

Без ущерба для предшествующих положений настоящей статьи, при обзоре двусторонних линейных перевозок Совместная морская комиссия в случае возникновения проблем будет делать рекомендации соответствующим предприятиям и организациям в обеих странах, направленные на обеспечение рациональной и эффективной работы линий в соответствии с коммерческими принципами.

Статья 4

Совместная морская комиссия будет проводить ежегодный обзор перевозок грузов и круизных пассажиров, осуществляемых судами одной Высокой Договаривающейся Стороны между портами другой Высокой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран, включая коммерческие условия, применяемые в этих перевозках.

Совместная морская комиссия будет разрабатывать и рекомендовать судоходным предприятиям обеих стран процедуры регулярных деловых консультаций по вышеуказанным вопросам, в частности с той целью, чтобы эти предприятия разрешали между собой любые трудности, которые могут возникнуть. Такие консультации будут проводиться, в частности, когда ожидаются существенные изменения в объеме услуг, предоставляемых линиями, работающими в кросс-трейде.

Совместная морская комиссия будет регулярно рассматривать на своих сессиях практическое осуществление вышеупомянутых процедур и их результаты и, в случае возникновения проблем, принимать дополнительные меры для обеспечения эффективного сотрудничества между судоходными предприятиями обеих стран.

Статья 5

Компетентные власти каждой Высокой Договаривающейся Стороны могут запрашивать у судовых агентов в своей стране, обслуживающих суда другой Высокой Договаривающейся Стороны, информацию, касающуюся захода таких судов в порты вышеупомянутой страны. Такая информация будет ограничиваться сведениями, обычно сообщаемыми капитанами судов своим агентам в целях обеспечения нормальных условий для приема и обслуживания судна в порту.

Компетентные власти каждой Высокой Договаривающейся Стороны будут содействовать тому, чтобы судовые агенты располагали информацией о времени прибытия судна в порт по меньшей мере за 96 часов до захода.

Статья 6

Настоящий Дополнительный протокол вступит в силу через тридцать дней после даты его подписания и будет оставаться в силе до истечения двенадцати месяцев с того дня, когда одна из Высоких Договаривающихся Сторон уведомит в письменной форме другую Высокую Договаривающуюся Сторону о своем желании прекратить действие Дополнительного протокола.

В удостоверение чего уполномоченные обеих Высоких Договаривающихся Сторон подписали настоящий Дополнительный протокол и скрепили его своими печатями.

Совершено в Москве 30 декабря 1986 года в двух экземплярах, каждый на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Королевства Нидерландов о торговом судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Королевства Нидерландов, желая развивать торговое судоходство между двумя странами и содействовать развитию международного торгового судоходства на основе принципов свободы судоходства, решили заключить настоящее Соглашение.

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Термин "судно Договаривающейся Стороны" означает любое судно, записанное в судовой реестр этой Стороны, однако этот термин не включает:

- а) военные корабли;
- б) другие суда в то время, когда они служат исключительно целям вооруженных сил;
- в) суда, осуществляющие в любом виде функции государственной власти;
- г) суда, выполняющие работы некоммерческого характера, такие как государственные яхты, госпитальные суда и научно-исследовательские суда.

2. Термин "член экипажа" означает капитана и любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Настоящее Соглашение распространяется на территорию Союза Советских Социалистических Республик и на территорию Королевства Нидерландов.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны будут оказывать всемерное содействие свободе торгового мореплавания и воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья 4

Договаривающиеся Стороны будут продолжать прилагать в пределах их законодательства все усилия к поддержанию и развитию эффективного делового сотрудничества между властями, ответственными за морской транспорт в их странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмениваться информацией между правительственными учреждениями, ответственными за морской транспорт в их странах, и поощрять развитие контактов между их судоходными организациями и соответственно судоходными предприятиями.

Статья 5

1. Договаривающиеся Стороны в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения соглашаются:

- а) способствовать участию судов Союза Советских Социалистических Республик и Королевства Нидерландов в перевозках морем между портами их стран;
- б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднять развитие перевозок морем между портами их стран;
- в) не препятствовать в принципе участию судов другой Договаривающейся Стороны в перевозках морем между портами одной Договаривающейся Стороны и портами третьих стран;
- г) за изъятиями, предусмотренными национальными правилами для территориальных и внутренних вод, не препятствовать в принципе использованию судами одной Договаривающейся Стороны услуг морских буксиров и спасательных средств другой Договаривающейся Стороны.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов под флагом третьих стран участвовать в перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 6

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны такое же обращение, какое она предоставляет своим судам, занятым в международных перевозках, в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других сборов и налогов, использования услуг, предназначенных для

мореплавания, и осуществления обычных коммерческих операций.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи:

а) не распространяются на порты, которые не предназначены для использования иностранными судами, или порты, районы или части портов, которые предназначены исключительно или главным образом для военных кораблей, поскольку компетентными властями одной Договаривающейся Стороны не дано уведомления о противоположном другой Договаривающейся Стороны;

б) не применяются к деятельности, которая резервируется каждой из Договаривающихся Сторон для своих организаций или соответственно предприятий, включая, в частности, национальный каботаж и морское рыболовство, в том числе доставку и продажу продуктов рыболовного промысла;

с) не обязывают одну Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны предоставляемые своим судам изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке;

д) не затрагивают применение правил, касающихся въезда и пребывания иностранцев.

Статья 7

Договаривающиеся Стороны будут принимать в пределах своего законодательства и портовых правил все необходимые меры к тому, чтобы облегчить и ускорить морские перевозки, препятствовать ненужным задержкам судов и по возможности ускорить и упростить осуществление таможенных и иных действующих в портах формальностей.

Статья 8

1. Документы, удостоверяющие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

2. Суда каждой из Договаривающихся Сторон, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, будут освобождаться от вторичного обмера в портах другой Стороны, и чистая вместимость судна, указанная в свидетельстве, будет приниматься за основу исчисления корабельных сборов.

Статья 9

Каждая из Договаривающихся Сторон будет предоставлять владельцам удостоверений личности моряков, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, перечисленные в статьях 10 и 11 настоящего Соглашения, при соблюдении соответствующих условий. Такими удостоверениями личности являются:

для моряков на советских судах - "Паспорт моряка СССР", для моряков на нидерландских судах - "Нидерландская книжка о найме".

Статья 10

Владельцам упомянутых в статье 9 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается в качестве членов экипажа судна Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности, находиться в течение времени пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны в отпуске на берегу без виз на территории общины, к которой относится порт, при условии, что капитан судна передал компетентным властям список экипажа в соответствии с правилами, имеющими силу в этом порту.

При сходе на берег и возвращении на судно упомянутые лица обязаны подчиняться установленному в этом порту пограничному и таможенному контролю.

Примечание. Под выражением "на территории общины, к которой относится порт" понимается в отношении Советского Союза территория порта и портового города.

Статья 11

1. Владельцам упомянутых в статье 9 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается въезжать в качестве пассажиров какого-либо средства транспорта на территорию другой Договаривающейся Стороны или проезжать ее территорию транзитом, когда они направляются на свое судно или переезжают на другое судно, направляются на родину или едут по каким-либо другим причинам, которые будут одобрены властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1, моряки должны иметь соответствующие визы другой Договаривающейся Стороны, которые будут выдаваться компетентными властями в возможно короткий срок.

3. В случае, если владелец упомянутого в статье 9 настоящего Соглашения удостоверения личности моряка не является гражданином одной из Договаривающихся Сторон, предусмотренные настоящей статьёй визы для въезда на территорию или проезда транзитом по территории другой Договаривающейся Стороны будут выдаваться при условии, что его владелец гарантируется возвращение на территорию Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности моряка.

Статья 12

1. За исключением положений статей 9 - 11 настоящего Соглашения, на территориях Договаривающихся Сторон полностью сохраняют свою силу положения относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию морякам, которых она сочтет нежелательными.

Статья 13

1. Судебные власти одной из Договаривающихся Сторон принимают к производству иски, связанные с соглашением о производстве работы в качестве члена экипажа на борту судна другой Договаривающейся Стороны, только с согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица страны флага судна.

2. Когда член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон совершит правонарушение на борту этого судна во время нахождения судна во внутренних водах другой Договаривающейся Стороны, власти этой другой Стороны не преследуют его по закону без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица страны флага судна, если, по мнению упомянутых властей:

а) последствия правонарушения не распространяются на территорию государства, в котором находится судно; или

б) правонарушение не затрагивает общественный порядок в этом государстве или его безопасность; или

с) правонарушение по законам этого государства не является тяжким преступлением; или

д) правонарушение не совершено против какого-либо иного лица, кроме члена экипажа этого судна; или

е) преследование не является необходимым для борьбы против запрещенной торговли наркотиками.

3. Положения пункта 2 не затрагивают право контроля и расследования, которое власти каждой из Договаривающихся Сторон имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья 14

Судоходные предприятия или компании, которые имеют свой центральный орган управления и контроля на территории одной из Договаривающихся Сторон, не будут облагаться налогами или уплачивать на территории другой Договаривающейся Стороны налогов, непосредственно относящихся к их деятельности в области перевозок и связанной с этим деятельности.

Статья 15

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо другую аварию у берегов другой Стороны, то судно и груз будут пользоваться на территории этой Стороны теми же преимуществами, которые предоставляются национальному судну и грузу.

2. Членам экипажа и пассажирам, равно как самому судну и его грузу, будут оказываться во всякое время помощь и содействие в той же мере, как и национальным судам.

3. Груз и предметы, выгруженные или спасенные с судна, упомянутого в пункте 1, не будут облагаться никакими таможенными пошлинами, если только они не будут переданы для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 16

1. Каждая из Договаривающихся Сторон обеспечит возмещение по претензиям на основании решения, вынесенного судом другой Договаривающейся Стороны по гражданскому делу, имеющему отношение к:

а) использованию судна, принадлежащего или управляемого или полностью зафрахтованного первой Договаривающейся Стороной; или

б) перевозке пассажиров или грузов на подобном судне.

2. На территории одной из Договаривающихся Сторон не будет налагаться арест на судно, принадлежащее другой Договаривающейся Стороне, в связи с любым гражданским делом, упомянутым в пункте 1, при условии, что ответчик укажет своего представителя на территории первой Договаривающейся Стороны.

Статья 17

1. Для наблюдения за применением настоящего Соглашения создается смешанная комиссия, которая может вырабатывать рекомендации для компетентных органов обеих Сторон. Смешанная комиссия собирается по просьбе одной из Сторон.

2. Состав и деятельность упомянутой в пункте 1 комиссии будут определены по согласованию между компетентными морскими ведомствами Договаривающихся Сторон.

Статья 18

1. Настоящее Соглашение подлежит ратификации, и обмен ратификационными грамотами состоится в Гааге в возможно короткий срок.

2. Настоящее Соглашение вступит в силу в день обмена ратификационными грамотами и будет оставаться в силе неопределенный срок, причем каждая из Договаривающихся Сторон может его денонсировать, предварительно уведомив об этом в письменной форме за двенадцать месяцев.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся представители с предъявлением полномочий соответствующих правительств, найденных в должной форме, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Москве 28 мая 1969 года в двух экземплярах, каждый на русском и голландском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Королевства Марокко о морском судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Королевства Марокко, желая развивать сотрудничество между двумя странами в области морского судоходства и принимая во внимание, что развитие судоходства между СССР и Марокко будет способствовать укреплению дружественных отношений, которые установились между ними, договорились о следующем.

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Под понятием “судно Договаривающейся Стороны” подразумевается любое судно, плавающее под флагом этой Стороны в соответствии с ее законами и зарегистрированное в одном из портов этой Стороны. Это понятие не включает военные корабли.

2. Под понятием “член экипажа судна” подразумевается любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Настоящее Соглашение применяется на территории Союза Советских Социалистических Республик, с одной стороны, и на территории Королевства Марокко, с другой стороны.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны подтверждают их приверженность принципу свободы морского судоходства и соглашаются воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:

а) поощрять участие судов Союза Советских Социалистических Республик и Королевства Марокко в перевозках грузов и пассажиров между портами обеих стран и не препятствовать судам, плавающим под флагом другой Договаривающейся Стороны, осуществлять морские перевозки между портами их стран и портами третьих стран;

б) способствовать развитию эффективного делового сотрудничества между органами, ответственными за морской транспорт в их странах, в целях облегчения и развития морских перевозок, осуществляемых между портами Договаривающихся Сторон как на судах, плавающих под их собственным флагом, так и на судах, зафрахтованных ими.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов, плавающих под флагом третьих стран, участвовать в морских перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечит в своих портах судам другой Договаривающейся Стороны такой же режим, как и своим собственным судам, в том, что касается взимания портовых сборов и налогов, свободы доступа в порты, их использования и пользования всеми удобствами, которые она предоставляет в отношении судоходства и коммерческих операций для судов, экипажей, пассажиров и грузов, а также в отношении предоставления мест у причала и услуг, связанных с погрузочно-разгрузочными работами.

Каждая из Договаривающихся Сторон обеспечит в своих портах, по возможности, судам, зафрахтованным другой Стороной, обращение, предусмотренное в предыдущем абзаце.

2. Положения предыдущего пункта не применяются к судоходству, деятельности и перевозкам, зарезервированным для себя в соответствии с законом каждой из обеих Сторон, в том, что касается портовых услуг, буксировки, лоцманской проводки, национального каботажного, морского рыболовства и формальностей, касающихся въезда и пребывания иностранцев.

3. По вопросам судоходства, которые не предусмотрены положениями настоящей статьи, Договаривающиеся Стороны на основе принципа взаимности будут предоставлять друг другу наиболее благоприятный режим.

Статья 6

Любому судну, прибывшему из порта одной из Договаривающихся Сторон со скоропортящимися грузами, предоставляется приоритет в постановке к причалу и разгрузке перед судами с нескоропортящимися грузами

в порту прибытия другой Договаривающейся Стороны на причалах или в районах порта, предназначенных для разгрузки судов со скоропортящимися грузами.

Это условие касается судов, плавающих под флагом каждой из Договаривающихся Сторон, а также судов, плавающих под флагом третьих стран, зафрахтованных организациями одной из Договаривающихся Сторон.

Статья 7

Договаривающиеся Стороны примут в рамках их законодательства и правил их портов необходимые меры, направленные на сокращение, по мере возможности, стояночного времени судов в портах, на упрощение и облегчение действующих административных, таможенных и санитарных формальностей.

Статья 8

Документ, удостоверяющий национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признанные одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

Статья 9

Каждая из Договаривающихся Сторон будет признавать за владельцами удостоверений личности моряков, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, перечисленные в статьях 10 и 11 настоящего Соглашения. Такими удостоверениями личности являются:

- для моряков советских судов - Паспорт моряка СССР;
- для моряков марокканских судов - марокканская Книжка моряка (Livret maritime).

Статья 10

Лица, имеющие удостоверения личности, упомянутые в статье 9 настоящего Соглашения, могут в качестве членов экипажа судна одной Договаривающейся Стороны сойти на берег без получения визы во время пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны при условии, что эти лица внесены в список экипажа судна, переданный портовыми властями в соответствии с портовыми правилами.

При сходе на берег и возвращении на судно эти лица должны пройти таможенный и пограничный контроль.

Статья 11

1. Лица, имеющие упомянутые в статье 9 настоящего Соглашения удостоверения личности одной из Договаривающихся Сторон и не включенные в список экипажа какого-либо судна, имеют право на передвижение по территории другой Договаривающейся Стороны с целью прибытия на их судно, находящееся в порту этой Стороны, при условии наличия на удостоверении личности визы, выданной этой Стороной, и предписания судовладельца прибыть на это судно. Эти визы выдаются компетентными властями каждой Договаривающейся Стороны в возможно короткий срок.

2. Если член экипажа судна, имеющий упомянутое в статье 9 удостоверение личности, сходит на берег в порту другой Договаривающейся Стороны по причине болезни, по делам службы или по другим обстоятельствам, которые местными властями будут признаны приемлемыми, эта Сторона дает необходимое разрешение заинтересованному лицу на передвижение по ее территории, а также на возвращение в свою страну либо в другой порт для прибытия на судно.

3. Передвижение вышеуказанных лиц по территории каждой из Договаривающихся Сторон к месту назначения регулируется правилами, действующими на этой территории в отношении передвижения иностранцев.

Статья 12

Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказывать в допуске на свою территорию лицам, имеющим признаваемые удостоверения личности моряков, но которых она сочтет нежелательными.

Статья 13

1. Судебные власти одной Договаривающейся Стороны не будут принимать к рассмотрению гражданские дела, возникающие из споров между капитаном и любым членом экипажа судна другой Договаривающейся Стороны относительно оплаты труда или договора о найме, иначе, как по просьбе или с согласия консульского должностного лица страны флага судна.

2. Административные судебные власти одной Договаривающейся Стороны не будут осуществлять вмешательство в случае правонарушений, совершенных на борту судна другой Договаривающейся Стороны и находящегося в порту первой Стороны, иначе, как в одном из следующих случаев:

- а) если имеется просьба или согласие консула относительно вмешательства;
- б) если правонарушение или его последствия такого рода, что они затрагивают спокойствие и общественный порядок на территории или в порту или затрагивают общественную безопасность;

с) если в деле замешано лицо, не входящее в состав экипажа.

3. Положения настоящей статьи не затрагивают прав местных властей в том, что касается применения таможенного и санитарного законодательства и правил, а также других мер контроля, относящихся к безопасности судов и портов, охране человеческой жизни, сохранности грузов и допуску иностранцев.

Статья 14

Предприятия одной из Договаривающихся Сторон не подлежат обложению другой Договаривающейся Стороной налогами на прибыли и доходы, которые эти предприятия получают в результате эксплуатации в международных перевозках принадлежащих им или фрахтуемых ими судов.

Положения настоящей статьи не затрагивают действующего законодательства каждой из Договаривающихся Сторон в том, что касается филиалов иностранных компаний, находящихся на территории одной из Сторон.

Статья 15

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон терпит бедствие в водах другой Договаривающейся Стороны, компетентные власти этой другой Договаривающейся Стороны оказывают судну, его экипажу, пассажирам и грузу такую же помощь, как и судну под национальным флагом.

2. Груз и имущество, снятые или спасенные с судна, упомянутого в пункте 1, не будут облагаться таможенной пошлиной при условии, что они не предназначены для потребления или использования на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 16

1. Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о завершении процедур, необходимых в соответствии с ее законами для введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу по истечении 30 дней с даты последнего уведомления.

2. Настоящее Соглашение будет оставаться в силе до того дня, пока одна из Договаривающихся Сторон не денонсирует его, предварительно уведомив об этом за 6 месяцев другую Договаривающуюся Сторону.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, уполномоченные их соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение и приложили к нему их печати.

Совершено в Рабате 10 октября 1971 года в двух экземплярах, каждый на русском и французском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение о сотрудничестве в морском торговом судоходстве

Правительства Народной Республики Болгарии, Венгерской Народной Республики, Германской Демократической Республики, Польской Народной Республики, Социалистической Республики Румынии, Союза Советских Социалистических Республик, Чехословацкой Социалистической Республики (далее именуемые Договаривающимися Сторонами),

Желая содействовать дальнейшему развитию и укреплению сотрудничества между их странами в морском торговом судоходстве и

Будучи убежденными, что такое сотрудничество содействует достижению целей, определенных Уставом Организации Объединенных Наций,

Согласились о нижеследующем:

Статья 1

Договаривающиеся Стороны приложат все усилия для развития и укрепления существующего между их странами сотрудничества в области морского торгового судоходства.

Статья 2

В соответствии со статьей 1 настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны будут поощрять двустороннее и многостороннее сотрудничество между ведомствами, ответственными в их странах за деятельность отрасли морского транспорта, а также между судоходными организациями и предприятиями в целях развития морского транспорта их стран и, в частности, в целях:

- более полного и эффективного использования морского торгового флота и портов для обеспечения потребностей в международных морских перевозках;
- развития сотрудничества в области фрахтовой деятельности;
- расширения экономических, научно-технических связей и обмена опытом;
- обмена мнениями относительно деятельности в международных организациях, занимающихся проблемами морского судоходства, и участия в международных соглашениях по морскому транспорту.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны подтверждают свою приверженность принципам свободы торгового мореплавания и свою решимость противодействовать любым мерам дискриминационного характера в этой области, которые наносят ущерб нормальному развитию судоходства.

Статья 4

Договаривающиеся Стороны будут содействовать эффективному развитию международного торгового судоходства и, в частности, успешному разрешению возникающих в этой области экономических, научно-технических и правовых проблем. Они выражают готовность сотрудничать для достижения указанных целей с другими странами на основе принципов равноправия, невмешательства по внутренним делам и взаимной выгоды.

Статья 5

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:

- поощрять участие их судов в морских перевозках между портами их стран;
- сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднять участие судов Договаривающихся Сторон в перевозках между портами их стран;
- не препятствовать участию судов Договаривающихся Сторон в морских перевозках между портами одной Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.

2. Положения пункта 1 не затрагивают право судов третьих стран участвовать в перевозках между портами одной из Договаривающихся Сторон и портами других Договаривающихся Сторон.

Статья 6

1. Суда под флагами Договаривающихся Сторон будут пользоваться в портах их стран на основе взаимности наиболее благоприятным режимом, которым пользуются национальные суда, занятые в международных сообщениях, либо также на основе взаимности наиболее благоприятным режимом, которым пользуются суда других стран, во всем, что касается входа в порт, пребывания в нем и выхода из порта, использования портов для погрузочно-разгрузочных работ, посадки и высадки пассажиров, а также пользования услугами, предназначенными для мореплавания.

2. Положения пункта 1 не применяются к портам, которые не объявлены открытыми для захода иностранных судов, клоцманской проводке, к перевозкам и деятельности, которые по закону зарезервированы для национальных организаций такие, как каботажные перевозки, буксировка, спасательные и судо-

подъемные работы, а также к выполнению таможенных, административных, санитарных и фитосанитарных правил и формальностей, действующих в портах.

3. Во всех вопросах мореплавания, специально не оговоренных в настоящем Соглашении, Договаривающиеся Стороны предоставят друг другу режим наибольшего благоприятствования.

Статья 7

1. Договаривающиеся Стороны будут принимать на основе взаимности меры к тому, чтобы облегчить и ускорить морские перевозки, сократить время стоянки судов в портах и по возможности упростить осуществление действующих в них таможенных, административных, санитарных и фитосанитарных формальностей.

2. Таможенные и финансовые органы Договаривающихся Сторон на основе взаимности не будут облагать пошлинами и сборами находящиеся на судах предметы снаряжения, оборудования, запасные части и судовые запасы, необходимые для эксплуатации и содержания в порядке судна и его механизмов, а также запасы, предназначенные для использования и потребления на судах членами экипажа или пассажирами.

3. Не будут облагаться пошлинами и сборами снаряжения, оборудования, запасные части и судовые запасы, направляемые через территорию любой Договаривающейся Стороны, при условии, что они предназначены исключительно для нормальной эксплуатации судов, плавающих под флагом одной из Договаривающихся Сторон и находящихся в портах другой Договаривающейся Стороны.

Статья 8

В отношении судов под флагами тех Договаривающихся Сторон, на территориях которых не имеется морских торговых портов, положения статей 6 и 7 Соглашения будут применяться независимо от содержащегося в этих статьях условия о взаимности.

Статья 9

1. Договаривающиеся Стороны будут взаимно признавать мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые компетентными органами государства флага судна.

2. Расчет и взимание морских сборов и налогов будут производиться на основании находящихся на борту судов действительных мерительных свидетельств или равноценных им документов.

Статья 10

Учреждения, организации и предприятия морского транспорта одной из Договаривающихся Сторон на основе взаимности не будут облагаться на территориях других Договаривающихся Сторон налогами на прибыли и доходы, которые эти учреждения, организации и предприятия получают в результате эксплуатации судов, принадлежащих им или зафрахтованных ими для международных морских перевозок.

Статья 11

1. Если судно под флагом одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит иную аварию у берегов какой-либо другой Договаривающейся Стороны, такому судну, его экипажу, пассажирам и грузу будут оказаны компетентными органами этой Стороны необходимая помощь и содействие в такой же мере, как и судно под флагом этой последней Стороны.

2. В случае если судно под флагом одной из Договаривающихся Сторон потерпит аварию или бедствие в территориальных или внутренних морских водах какой-либо другой Договаривающейся Стороны, компетентные органы этой Стороны могут допустить спасательные суда и средства первой Договаривающейся Стороны для оказания помощи такому судну, его экипажу, пассажирам и грузу согласно своему внутреннему законодательству.

3. Судно, потерпевшее аварию или бедствие, его груз, запасы и иное имущество не облагаются на территории другой Договаривающейся Стороны портовыми сборами, налогами и таможенными пошлинами, если судно прибыло не для осуществления коммерческих операций, а его груз, запасы и иное имущество доставлены не для использования или потребления на территории этой Стороны.

Положения настоящего пункта не касаются обложения лоцманским сбором и оплаты фактических услуг, предоставленных судну, потерпевшему аварию или бедствие.

Статья 12

Договаривающиеся Стороны будут взаимно признавать удостоверения личности моряков, выданные компетентными властями государства флага судна.

Лица, имеющие указанные удостоверения личности и включенные в список экипажа судна, пользуются правом схода на берег в порту любой из Договаривающихся Сторон для временного пребывания на территории портового города в период стоянки судна в этом порту.

Пребывание моряков на территории портового города регулируется соответствующими правилами, действующими в порту пребывания.

Статья 13

1. Все споры между учреждениями, организациями или предприятиями морского транспорта Договаривающихся Сторон, вытекающие из договорных и иных гражданско-правовых отношений, возникающих

между ними в процессе сотрудничества по осуществлению настоящего Соглашения, подлежат рассмотрению в арбитражном порядке с исключением подсудности таких споров государственным судам.

Указанные выше споры подлежат рассмотрению в арбитражном суде в стране ответчика или - по договоренности учреждений, организаций или предприятий морского транспорта Договаривающихся Сторон - в арбитраже другой страны - участницы настоящего Соглашения.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи не распространяются на гражданско-правовые отношения, споры по которым в силу заключенных Сторонами международными соглашениями подлежат исключительной компетенции государственных судов или других органов, а также на гражданско-правовые отношения, споры по которым по национальному законодательству Договаривающихся Сторон подлежат исключительной компетенции государственных судов или иных национальных органов.

3. Принадлежащие государству торговые суда под флагом одной из Договаривающихся Сторон не будут подлежать задержанию или аресту в портах других Договаривающихся Сторон связи с гражданскими спорами, упомянутыми в пунктах 1 и 2 настоящей статьи.

Статья 14

Компетентные органы каждой из Договаривающихся Сторон будут оказывать необходимое содействие находящимся на ее территории представительствам судоходных организаций и предприятий и связанных с судоходством учреждений других Договаривающихся Сторон в выполнении функций этих представительств.

Деятельность упомянутых представительств подчиняется соответствующим законам и правилам, действующим на территории страны их пребывания.

Статья 15

После вступления в силу настоящего Соглашения участником его может стать любое государство.

Присоединение других государств может иметь место на основе договоренности между этими государствами и Договаривающимися Сторонами.

Статья 16

Настоящее Соглашение заключено на неограниченный срок.

Каждая Договаривающаяся Сторона может отказаться от участия в настоящем Соглашении, сообщив об этом в письменной форме депозитарию не менее чем за шесть месяцев до окончания текущего календарного года. Такой отказ вступает в силу с 1 января следующего календарного года.

Статья 17

Настоящее Соглашение вступает в силу через 30 дней после того, как правительства подписавших его государств уведомят депозитария о завершении процедур, необходимых в соответствии с их законодательством для введения в силу Соглашения.

Статья 18

Настоящее Соглашение может быть изменено при согласии всех Договаривающихся Сторон в соответствии с процедурой, предусмотренной статьей 17.

Статья 19

Настоящее Соглашение передается на хранение Правительству Союза Советских Социалистических Республик, которое будет выполнять функции депозитария этого Соглашения.

Депозитарий разошлет заверенные копии настоящего Соглашения всем государствам, подписавшим это Соглашение.

Совершено в городе Будапеште 3 декабря 1971 г. в одном экземпляре на русском языке.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Федеративной Республики Бразилии о морском судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Федеративной Республики Бразилии, желая развивать морское судоходство между обеими странами, решили заключить настоящее Соглашение.

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Термин "судно Договаривающейся Стороны" означает любое судно, внесенное в судовой реестр этой Стороны; однако этот термин не включает:

- а) военные корабли;
- б) другие суда в то время, когда они служат исключительно целям вооруженных сил;
- с) исследовательские суда (гидрографические, океанографические и научные суда);
- д) рыболовные суда.

2. Термин "член экипажа" означает любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, включенное в судовую роль.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут оказывать все возможное содействие развитию торгового мореплавания между их странами и будут воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию свободного международного торгового мореплавания.

Договаривающиеся Стороны, в частности, соглашаются:

а) поощрять преимущественное участие советских и бразильских судов в перевозках грузов между портами обеих стран в соответствии с условиями запродажных контрактов и сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднить развитие этих перевозок;

б) не препятствовать судам под флагом другой Договаривающейся Стороны осуществлять морские перевозки между портами своей страны и портами третьих стран;

с) способствовать развитию эффективного сотрудничества между властями, ответственными за морской транспорт в их странах, и между их судоходными предприятиями, направленного на возможно лучшее применение этого Соглашения.

Статья 3

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны в своих портах и территориальных водах такое же обращение, какое она предоставляет своим собственным судам, занятым в международных перевозках, в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты портовых и других сборов и налогов, пользования услугами, предназначенными для осуществления мореплавания, связанных с этим обычных коммерческих операций.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи:

- а) не распространяются на порты, которые не открыты для заходов иностранных судов;
- б) не относятся к видам деятельности, которые по закону резервируются в каждой стране для своих организаций, предприятий или граждан, включая, в частности, национальный каботаж, спасательные и судоподъемные работы, буксировку и оказание других портовых услуг;
- с) не затрагивают правила об обязательной лоцманской проводке иностранных судов;
- д) не касаются применения правил, регулирующих въезд и пребывание иностранных граждан на территориях Договаривающихся Сторон.

Статья 4

Договаривающиеся Стороны будут принимать, в пределах своего законодательства и портовых правил, все необходимые меры к тому, чтобы облегчать и ускорять морские перевозки, предотвращать не вызываемые необходимостью задержки судов и, по возможности, ускорять и упрощать осуществление таможенных и иных действующих в портах формальностей.

Статья 5

1. Документы, удостоверяющие национальность судов, их тоннаж, и другие судовые документы, выданные

или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

2. Суда каждой из Договаривающихся Сторон, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, будут освобождаться от вторичного обмера в портах другой Стороны.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны соглашаются, что в отношении признания удостоверений личности моряков другой Договаривающейся Стороны, допуска их на свою территорию и пребывания моряков на этой территории будут применяться соответственно положения Конвенции N 108 Международной Организации Труда о национальных удостоверениях личности моряков.

Статья 7

Судоходные предприятия и компании, учрежденные на территории одной из Договаривающихся Сторон, не будут облагаться на территории другой Договаривающейся Стороны налогами на прибыли и доходы, полученные ими в результате осуществления коммерческих транспортных операций.

Статья 8

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит любую другую аварию вблизи побережья другой Договаривающейся Стороны, это судно и его груз будут пользоваться на территории этой последней Стороны такими же преимуществами и льготами и нести такую же ответственность, как и судно этой другой Стороны и его груз.

Капитану, экипажу и пассажирам, а также самому судну и его грузу в любое время будут оказаны помощь и содействие в такой же мере, как и судну этой последней Стороны. Ничто в настоящей статье не затрагивает права требовать вознаграждения спасателям за любую помощь или содействие, оказанные судну, его пассажирам, экипажу и грузу.

2. Потерпевшее аварию судно, его груз, оборудование и оснастка, запасы и иные предметы с этого судна, если они доставлены не для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны, не облагаются таможенными пошлинами или иными сборами любого вида, налагаемыми в связи с ввозом или по причине ввоза.

3. Ничто в положениях пункта 2 настоящей статьи не может быть истолковано как препятствующее применению законов и правил Договаривающихся Сторон в отношении временного хранения товаров.

Статья 9

Договаривающиеся Стороны соглашаются признавать любую оговорку или соглашение об арбитражном разбирательстве гражданских споров между их гражданами или юридическими лицами, относящихся к торговому судоходству или мореплаванию, и обязуются давать исполнение арбитражным решениям по таким спорам при наличии следующих условий:

- а) если обе стороны в споре согласились передать этот спор в арбитраж;
- б) если решение на основании закона той страны, в которой оно было вынесено, вступило в силу;
- с) если решение не находится в противоречии с публичным порядком страны, в которой испрашивается исполнение решения.

Исполнение арбитражных решений регулируется законодательством страны, в которой оно испрашивается.

Договоренность о передаче споров на рассмотрение арбитража исключает подсудность этих споров судебным учреждениям.

Статья 10

Для обслуживания советско-бразильской торговли могут быть созданы совместные регулярные судоходные линии между портами Союза Советских Социалистических Республик и Федеративной Республики Бразилии с паритетным участием советского и бразильского тоннажа.

Министерства морского флота Союза Советских Социалистических Республик и Национальное Управление торгового флота Федеративной Республики Бразилии, каждое назначат для эксплуатации этих линий национальные судоходные предприятия, которые заключат между собой соглашение, определяющее расписания, порты захода, условия деления грузов и т.д.

Судоходные предприятия Договаривающихся Сторон, выделенные для эксплуатации линий, как указано выше, имеют право на использование на этих линиях зафрахтованных судов под флагом третьих стран.

Статья 11

1. Обе Договаривающиеся Стороны, следуя духу тесного сотрудничества будут периодически проводить консультации, с тем чтобы:

- а) обсуждать и улучшать условия, на которых будет осуществляться это Соглашение;

- б) изучать специфические проблемы, которые, по мнению Сторон, требуют срочного внимания;
- с) выносить предложения по изменению настоящего Соглашения.

2. Любая из Договаривающихся Сторон может предложить провести консультации между компетентными властями, ведающими вопросами судоходства, причем такие консультации должны начинаться не позднее чем через 90 дней после даты представления такого предложения.

3. В данной статье под властями, ведающими вопросами судоходства, имеются в виду: в Союзе Советских Социалистических Республик - Министерство морского флота, в Федеративной Республике Бразилии - Национальное управление торгового флота (Superintendencia Nacional de Marinha Mercante - SUNAMAM).

4. Изменения настоящего Соглашения, согласованные между Договаривающимися сторонами, вступают в силу после обмена дипломатическими нотами.

Статья 12

1. Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Договаривающуюся Сторону о завершении процедур, необходимых в соответствии с ее законами для введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу через 30 дней, считая с даты последнего уведомления.

2. Настоящее Соглашение будет оставаться в силе до тех пор, пока одна из Договаривающихся Сторон не денонсирует его, предварительно уведомив об этом другую Договаривающуюся Сторону за 12 месяцев.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение и приложили к нему свои печати.

Совершено в Москве 20 октября 1972 года в двух экземплярах, каждый на русском и португальском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Договор между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Итальянской Республики о морском торговом судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Итальянской республики, желая развивать морское торговое судоходство между обеими странами и содействовать развитию международного судоходства на основе принципов свободы торгового мореплавания, решили в развитие Договора о торговле и мореплавании между СССР и Италией от 11 декабря 1948 года заключить настоящий Договор.

Статья 1

В настоящем Договоре:

- а) под “судном Высокой Договаривающейся Стороны” понимается любое торговое судно, зарегистрированное в одном из портов этой Стороны;
- б) под “членом экипажа судна” понимается любое лицо, включая капитана, действительно занятое во время рейса на борту выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Высокие Договаривающиеся Стороны вновь подтверждают принцип свободы торгового мореплавания и заявляют, что они будут воздерживаться от принятия мер, которые могли бы нанести ущерб морскому судоходству другой Высокой Договаривающейся Стороны или воспрепятствовать использованию судов любой национальности.

Статья 3

На основе изложенного в статье 2 настоящего Договора Высокие Договаривающиеся Стороны предпримут необходимые меры к улучшению условий мореплавания между Союзом Советских Социалистических Республик и Итальянской Республикой и стимулированию развития отношений в этой области.

Высокие Договаривающиеся Стороны, в частности, соглашаются:

- а) поощрять участие судов Союза Советских Социалистических Республик и Итальянской Республики в морских перевозках между портами обеих стран и не препятствовать судам под флагом другой Высокой Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки между портами своей страны и портами третьих стран;
- б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднить развитие морских перевозок между портами обеих стран.

Положения настоящей статьи, которые имеют в виду взаимные интересы обеих стран, не затрагивают право судов, плавающих под флагом третьих стран, участвовать в перевозках между портами Высоких Договаривающихся Сторон.

Статья 4

Каждая из Высоких Договаривающихся Сторон будет предоставлять судам другой Стороны такое же обращение, какое предусматривается для ее собственных судов в отношении свободного доступа в свои порты и их использования, применения портовых сооружений при обслуживании судов и пассажиров, обработке грузов, а также при осуществлении коммерческих операций. Равенство обращения распространяется как на пользование всеми удобствами в отношении предоставления мест швартовки, погрузки и выгрузки, так и на уплату всякого рода портовых сборов и налогов.

Статья 5

Высокие Договаривающиеся Стороны предпримут, в пределах своего законодательства и портовых правил, необходимые меры, направленные на сокращение продолжительности стоянки судов в портах и, по возможности, на ускорение и упрощение таможенных, санитарных и других формальностей, действующих непосредственно в портах.

Статья 6

I. Суда, плавающие под флагом одной из Высоких Договаривающихся Сторон и имеющие документы, которые подтверждают их национальность в соответствии с законами страны, рассматриваются как суда этой Высокой Договаривающейся Стороны.

II. Судовые документы, выданные судам под флагом одной из Высоких Договаривающихся Сторон компетентными властями этой Стороны или признаваемые ими, взаимно признаются.

Суда каждой из Сторон, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, не будут подвергаться повторному обмеру в портах другой Стороны.

В случае изменения системы обмера одной из Сторон она должна уведомить об этом другую Сторону с целью удостоверения в эквивалентности получаемых данных.

Статья 7

Каждая из высоких Договаривающихся Сторон будет признавать в качестве удостоверения личности членов экипажа: советских судов Паспорт моряка СССР, итальянских судов - Мореходную книжку.

Статья 8

Лица, имеющие удостоверения личности, предусмотренные в статье настоящего Договора, при условии, что они внесены в судовую роль и указаны в списке членов экипажа судна, врученном портовым властям, могут без визы сходить на берег с соответствующего разрешения во время стоянки судна в портах другой Высокой Договаривающейся Стороны и находиться в черте города, на территории которого расположен порт.

При сходе на берег и возвращении на судно упомянутые лица обязаны пройти таможенную и паспортную проверку в соответствии с правилами, действующими в данном порту.

Статья 9

Морякам, являющимся гражданами одной из Высоких Договаривающихся Сторон, будет разрешаться пересекать территорию другой Высокой Договаривающейся Стороны для следования к месту назначения на судно, стоящее в порту этой Стороны, или, если они были высажены с судна для возвращения на родину, при условии, что они будут иметь на руках удостоверение личности, упомянутое в статье 7 настоящего Договора, с необходимой визой, выданной властями другой Высокой Договаривающейся Стороны, а также соответствующую декларацию судовладельца или его агента или капитана о посадке на судно или о высадке с него.

Указанные визы на удостоверения личности моряков будут выдаваться компетентными властями каждой из Высоких Договаривающихся Сторон в возможно более короткий срок.

Передвижение указанных лиц по территории каждой из Высоких Договаривающихся Сторон к месту назначения будет регламентироваться положениями, действующими на этой территории в отношении передвижения иностранцев.

Статья 10

Высокие Договаривающиеся Стороны сохраняют за собой право отказать во въезде и пребывании на их соответствующих территориях лицам, имеющим удостоверения личности моряков, предусмотренные в статье настоящего Договора, которых они сочтут нежелательными.

Статья 11

В интересах мореплавания капитан судна, находящегося в порту другой Высокой Договаривающейся Стороны, или назначенный им член экипажа будет получать разрешение отправиться к консульскому должностному лицу страны флага судна или представителю компании, являющейся владельцем или фрахтователем этого судна.

Статья 12

Суда каждой из Высоких Договаривающихся Сторон, заходящие в один из портов другой Высокой Договаривающейся Стороны для выгрузки части груза, прибывшего из-за границы, могут сообразуясь с законами и правилами страны, в которой находится порт захода, держать на борту груз, предназначенный для выгрузки в другом порту как этой страны, так и любой другой страны, без обложения его какими-либо таможенными либо другими сборами или налогами.

Вышеуказанные суда при переходе из порта одной Высокой Договаривающейся Стороны в другой порт этой же Стороны для полной или частичной погрузки грузов, предназначенных для вывоза за границу, не будут облагаться сборами, отличными от тех, которыми облагаются в аналогичных случаях национальные суда.

Прямые перегрузки товаров с одного судна на другое могут производиться с разрешения компетентных властей без прохождения через промежуточный плавающий или береговой склад и без уплаты каких-либо налогов или сборов, кроме расходов по надзору.

Статья 13

Судоходные компании и предприятия, центральный орган управления которых находится на территории одной из Высоких Договаривающихся Сторон, не будут подлежать на территории другой Высокой Договаривающейся Стороны обложению налогами на доходы, полученные при осуществлении международного судоходства от морских грузовых и пассажирских перевозок.

Содержание и порядок применения положений предыдущего абзаца будут уточнены соответствующим соглашением, которое будет заключено в ближайшем будущем.

Статья 14

В случае, если судно одной из Высоких Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение или иное

бедствие у берегов другой Стороны, то судно и груз будут пользоваться на территории этой Стороны теми же правами и преимуществами, которые предоставляются национальным судам и грузам. Капитану, экипажу и пассажирам, также как и самому судну и его грузу, в любое время будет предоставляться необходимая помощь и содействие в той же мере, как и национальным судам.

Груз и предметы, спасенные с судна, потерпевшего кораблекрушение или иное бедствие, не будут облагаться каким-либо налогом или таможенной пошлиной, исключая случаи, когда они предназначаются для использования или потребления на территории другой Высокой Договаривающейся Стороны.

Статья 15

I. Судебные власти одной из Высоких Договаривающихся Сторон не будут принимать к рассмотрению гражданские споры между капитаном, командным составом и членами экипажей судов, плавающих под флагом другой Высокой Договаривающейся Стороны, если вышеупомянутые споры касаются выполнения обязательств, вытекающих из трудового договора.

II. Власти одной из Высоких Договаривающихся Сторон не будут осуществлять уголовную юрисдикцию на борту судна, плавающего под флагом другой Стороны и находящегося в порту первой Стороны, для ареста или производства расследования в связи с преступлением, совершенным на борту судна, за исключением следующих случаев:

а) если последствия преступления распространяются на территорию первой Высокой Договаривающейся Стороны; или

б) если преступление или его последствия такого рода, что они нарушают спокойствие или общественный порядок или затрагивают общественную безопасность на территории или в порту или в территориальных водах первой Высокой Договаривающейся Стороны; или

с) если в преступлении замешаны лица, не относящиеся к экипажу судна, или если преступление было совершено гражданином или против гражданина первой Высокой Договаривающейся Стороны; или

д) если преступление является по своему характеру тяжким преступлением, угрожающим жизни или личной безопасности.

III. Положения пункта II настоящей статьи не затрагивают прав местных властей осуществлять меры, относящиеся к пресечению торговли наркотиками, соблюдению таможенных и санитарных правил, а также осуществлять другие контрольные меры, относящиеся к безопасности судов и портов, охране человеческой жизни, сохранности грузов и пребыванию иностранцев.

Статья 16

Режим, который Высокие Договаривающиеся Стороны взаимно предоставляют друг другу настоящим Договором, не распространяется:

а) на каботажные перевозки между портами другой Высокой Договаривающейся Стороны и плавание по внутренним путям;

б) на рыбную ловлю;

с) на осуществление морского обслуживания портов, рейдов и побережья, включая лоцманскую проводку, буксировку, спасание и оказание помощи на море;

д) на льготы, предоставляемые спортивным обществам;

е) на установленные специальными законами поощрительные меры, проводимые в интересах национальной судостроительной промышленности и морского судоходства;

ф) на эмиграцию и перевозку эмигрантов;

г) на порты, которые не предназначены для использования иностранными судами, или порты, районы либо части портов, предназначенные исключительно или главным образом для военных кораблей, в случае, если в этих портах, районах либо частях портов при определенных обстоятельствах станет необходимым применение в течение определенного времени особых ограничительных мер, о которых должно быть заблаговременно сообщено.

Статья 17

По согласованию между компетентными органами Высоких Договаривающихся Сторон могут собираться технические делегации обеих стран для рассмотрения хода морских перевозок между двумя странами и обсуждения любых других вопросов, представляющих взаимный интерес и относящихся к настоящему Договору.

Статья 18

Настоящий Договор подлежит ратификации, и обмен ратификационными грамотами состоится в Риме в возможно короткий срок.

Договор вступит в силу через пятнадцать дней после обмена ратификационными грамотами и будет оставаться в силе до тех пор, пока одна из Высоких Договаривающихся Сторон не денонсирует его, предварительно уведомив об этом в письменной форме за двенадцать месяцев.

Совершено в Москве 26 октября 1972 года в двух экземплярах, каждый на русском и итальянском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Итальянской Республики об освобождении от двойного налогообложения в области морского судоходства

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Итальянской Республики, принимая во внимание обоюдное стремление развивать морское судоходство между обеими странами в духе советско-итальянского Договора о морском торговом судоходстве, подписанного в Москве 26 октября 1972 года.

решили заключить настоящее Соглашение о нижеследующем:

Статья 1

Применительно к настоящему Соглашению:

1. Выражение “осуществление морского судоходства” означает профессиональную деятельность по перевозке морским путем людей, животных, груза и почты, осуществляемую собственниками, арендаторами, фрахтователями и судовладельцами, включая продажу транспортных документов, и предоставление услуг, связанных с такой перевозкой.

2. Выражение “итальянские предприятия” означает итальянские государственные предприятия, итальянские общественные учреждения как общенационального, так и местного значения и частные лица, проживающие в Италии и облагаемые итальянскими налогами и не проживающие в СССР, а также общества, основанные в соответствии с итальянскими законами и имеющие свой фактический руководящий центр на итальянской территории.

3. Выражение “советские предприятия” означает советские государственные предприятия, советские общественные учреждения как общенационального, так и местного значения и частные лица, проживающие в СССР и облагаемые советскими налогами и не проживающие в Италии, а также общества, основанные в соответствии с советскими законами и имеющие свой фактический руководящий центр на советской территории.

Статья 2

1. Правительство Итальянской Республики освобождает советские предприятия в Италии:

а) от налогов на доходы, которые будут ими получены в результате осуществления морского судоходства между Италией, СССР и другими странами под советским флагом, а также от всех других налогов на вышеуказанные доходы, взимаемых в Италии;

б) от всех налогов на имущество, относящиеся к проведению вышеуказанной деятельности.

2. Правительство Союза Советских Социалистических Республик освобождает итальянские предприятия в СССР:

а) от налогов на доходы, которые будут ими получены в результате осуществления морского судоходства между СССР, Италией и другими странами под итальянским флагом, а также от всех других налогов на вышеуказанные доходы, взимаемых в СССР;

б) от всех налогов на имущество, относящиеся к проведению вышеуказанной деятельности.

Статья 3

Освобождение от налогов, определенное в статье 2, распространяется также на советские и итальянские судоходные предприятия, участвующие в системах ПУЛ, в совместной эксплуатации морского транспорта и в других международных организациях, только в части имущества и доходов, получаемых указанными предприятиями.

Статья 4

1. Итальянские граждане, находящиеся в СССР для работы в итальянских предприятиях, упомянутых в настоящем Соглашении, облагаются налогами на доходы, которые они получают в связи с этой работой, исключительно в Италии, даже если законодательство обеих стран предусматривает иное.

2. Советские граждане, находящиеся в Италии для работы в советских предприятиях, упомянутых в настоящем Соглашении, облагаются налогами на доходы, которые они получают в связи с этой работой, исключительно в СССР, даже если законодательство обеих стран предусматривает иное.

Статья 5

Финансовые органы обеих стран будут оказывать в необходимых случаях взаимное содействие в целях выполнения положений настоящего Соглашения.

Статья 6

Настоящее Соглашение подлежит ратификации и вступит в силу на 30-й день после обмена ратификационными грамотами; его действие начинается с даты вступления в силу советско-итальянского Договора о морском торговом судоходстве от 26 октября 1972 года.

Настоящее Соглашение будет оставаться в силе до тех пор, пока одна из Договаривающихся Сторон не денонсирует его, предварительно уведомив об этом другую Договаривающуюся Сторону в письменной форме за 12 месяцев. В этом случае оно прекращает свое действие с 1 января последующего года после истечения срока уведомления.

Совершено 20 ноября 1975 года в городе Москве в двух экземплярах, каждый на русском и итальянском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Морское соглашение между Союзом Советских Социалистических Республик и Бельгийско-Люксембургским Экономическим Союзом

Правительство Союза Советских Социалистических Республик, с одной стороны, и
Правительство Королевства Бельгии, как от своего имени, так и от имени Правительства Великого Герцогства Люксембург, в соответствии с существующими соглашениями, с другой стороны,

Желая обеспечить гармоничное развитие морского торгового обмена между Союзом Советских Социалистических Республик и Бельгийско-Люксембургским Экономическим Союзом на основе свободы торгового мореплавания,

Согласились о нижеследующем.

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Понятие “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, зарегистрированное на территории этой Стороны и плавающее под ее флагом.

Однако это понятие не включает:

- а) военные корабли;
- б) любое другое судно в то время, когда оно служит целям вооруженных сил;
- с) судно, осуществляющее в любом виде функции государственной власти;
- д) суда, выполняющие работы некоммерческого характера, такие, как госпитальные суда и научно-исследовательские суда.

2. Понятие “член экипажа судна” означает капитана и любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Настоящее Соглашение относится к территории Союза Советских Социалистических Республик, с одной стороны, и к территориям Королевства Бельгии и Великого Герцогства Люксембург, с другой стороны.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны вновь подтверждают свою приверженность принципу свободы торгового мореплавания и соглашаются воздерживаться от любых действий, которые могут нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:

а) поощрять участие их судов в морских перевозках между портами обеих Договаривающихся Сторон и не препятствовать судам под флагом другой Договаривающейся Стороны осуществлять морские перевозки между портами своей страны и портами третьих стран;

б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднять развитие морского торгового обмена между портами обеих Договаривающихся Сторон и различную деятельность, связанную с этим обменом.

2. Положения настоящей Статьи, которые имеют в виду взаимные интересы обеих Договаривающихся Сторон, не затрагивают право судов под флагом третьих стран участвовать в морских перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 5

1. Каждая из Договаривающихся Сторон обеспечит в своих портах судам другой Стороны такой же режим, как и своим собственным судам в том, что касается взимания портовых сборов и налогов, а также в том, что касается свободы доступа в порты, входа, пребывания в них и выхода из портов, их использования и пользования всеми удобствами, которые она предоставляет в отношении судоходства и коммерческих операций для судов и их экипажей, пассажиров и грузов. Настоящее положение имеет в виду, в частности, предоставление мест у причала и услуг, связанных с погрузо-разгрузочными работами.

2. Положения предыдущего пункта не применяются:

- а) к судоходству, деятельности и перевозкам, зарезервированным для себя в соответствии с законом каждой из обеих Сторон, в частности, к портовым услугам, буксировке, лоцманской проводке, национальному каботажу и морскому рыболовству, а также к формальностям, касающимся въезда и пребывания иностранцев;
- б) к портам, которые не открыты для иностранных судов.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны предпримут в пределах своего законодательства и портовых правил необходимые меры к тому, чтобы, по возможности, сократить время стоянки судов в портах и упростить выполнение действующих в них административных, таможенных и санитарных формальностей.

В отношении этих формальностей будет предоставляться режим наиболее благоприятствуемой нации.

Статья 7

Каждая из Договаривающихся Сторон признает национальность судов другой Стороны на основании находящихся на борту этих судов документов, выданных компетентными властями этой другой Договаривающейся Стороны в соответствии с ее законами и правилами.

Статья 8

Мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, также признаются другой Стороной.

Суда каждой из Договаривающихся Сторон, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, освобождаются от повторного обмера в портах другой Стороны.

Статья 9

Каждая из Договаривающихся Сторон признает документы, удостоверяющие личность моряков, выданные компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, и предоставляет их владельцам права, предусмотренные в Статьях 10 и 11 настоящего Соглашения на указанных в них условиях. Упомянутыми документами, удостоверяющими личность, являются: в отношении Советского Союза - "Паспорт моряка СССР"; в отношении Королевства Бельгии и Великого Герцогства Люксембург - "Удостоверение моряка".

Статья 10

Лица, имеющие удостоверения личности, упомянутые в Статье 9 настоящего Соглашения, и являющиеся членами экипажа судна Договаривающейся Стороны, которая выдала удостоверение личности, могут без визы сходить на берег и пребывать в районе порта стоянки в то время, когда их судно находится в этом порту при условии занесения данных лиц в судовую роль и в список членов экипажа, вручаемый капитаном судна портовым властям.

При сходе на берег и возвращении на судно эти лица должны проходить установленный контроль.

Статья 11

1. Лица, имеющие удостоверения личности, упомянутые в Статье 9 настоящего Соглашения, имеют право, независимо от используемого средства передвижения, въезжать на территорию другой Договаривающейся Стороны или следовать через ее территорию с целью возвращения на свое судно, перевода на борт другого судна, возвращения в свою страну или с любой другой целью, которая предварительно одобрена властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, перечисленных в предыдущем пункте, удостоверения личности должны иметь визу другой Договаривающейся Стороны.

Эта виза выдается в возможно короткий срок.

3. Если член экипажа, имеющий удостоверение личности, упомянутое в Статье 9 настоящего Соглашения, высаживается на берег в порту другой Договаривающейся Стороны по причине болезни, по служебным обстоятельствам или по другим мотивам, которые признаны приемлемыми компетентными властями, эти последние дают необходимое разрешение, чтобы заинтересованное лицо могло, в случае госпитализации, находиться на этой территории, а также любым видом транспорта либо вернуться в свою страну, либо проследовать в другой порт посадки.

4. Лица, имеющие удостоверения личности, упомянутые в Статье 9 настоящего Соглашения и не являющиеся гражданами одной из Договаривающихся Сторон, будут получать въездные или транзитные визы, требуемые на территории другой Договаривающейся Стороны, при условии, что им будет гарантирован повторный допуск на территорию Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности.

Статья 12

1. Без ущерба для положений, содержащихся в Статьях 9 - 11 настоящего Соглашения, действующие на территориях Договаривающихся Сторон положения относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев остаются в силе.

2. Договаривающиеся Стороны сохраняют за собой право отказать во въезде на их соответствующие территории лицам, имеющим вышеупомянутые удостоверения личности моряков, которых они сочтут нежелательными.

Статья 13

1. Судебные власти одной из Договаривающихся Сторон могут принимать к производству гражданские дела, связанные с соглашением о производстве работы в качестве члена экипажа на борту судна другой Договаривающейся Стороны, только с согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица страны флага судна.

2. Если член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон совершил правонарушение на борту этого судна во время нахождения судна во внутренних водах другой Договаривающейся Стороны, власти государства, где находится судно, не преследуют его по закону без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица страны флага судна, если по мнению упомянутых властей:

а) последствия правонарушения не распространяются на территорию государства, в котором находится судно; или

б) правонарушение не затрагивает общественный порядок в этом государстве или его безопасность; или

с) правонарушение по законам этого государства не является тяжким преступлением; или

д) правонарушение не совершено против какого-либо иного лица, кроме члена экипажа этого судна; или

е) преследование не является необходимым для борьбы против запрещенной торговли наркотиками.

3. Положения пункта 2 настоящей Статьи не затрагивают прав компетентных властей в том, что касается применения законодательства и правил, относящихся к доступу иностранцев, таможенному контролю, здравоохранению и другим мерам контроля, касающимся безопасности судов и портов, охраны человеческой жизни и сохранности грузов.

Статья 14

Судоходные предприятия или компании одной из Договаривающихся Сторон не облагаются на территории другой Договаривающейся Стороны налогами на прибыли и доходы, которые эти предприятия или компании получают в результате эксплуатации в международных перевозках судов, принадлежащих им или зафрахтованных ими.

Статья 15

Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель или потерпит любую другую аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, то компетентные власти этой последней Стороны оказывают членам экипажа, пассажирам, а также судну и его грузу такую же помощь и содействие, как и судну под своим собственным флагом.

Груз и судовые запасы потерпевшего аварию судна не облагаются таможенными пошлинами, если они не доставлены для потребления или использования на месте.

Статья 16

1. Каждая из Договаривающихся Сторон проследит с учетом ее законодательства и в соответствии с правилами ее процедуры за исполнением решений, вынесенных судом другой Договаривающейся Стороны по гражданским делам, которые относятся:

а) к использованию судна первой Договаривающейся Стороны, являющегося государственной собственностью, или эксплуатируемого или зафрахтованного этим государством; или

б) к перевозке товаров или пассажиров таким судном.

2. На территории одной из Договаривающихся Сторон не будет налагаться арест на судно другой Договаривающейся Стороны, являющееся государственной собственностью, в связи с любым делом, упомянутым в пункте 1 настоящей Статьи, если эта последняя Сторона назначает своего представителя на этой территории.

Статья 17

1. Договаривающиеся Стороны будут продолжать прилагать, в пределах их законодательства, усилия к поддержанию и развитию эффективного делового сотрудничества между компетентными властями, ответственными в области морских перевозок в их странах.

2. По просьбе одной из Договаривающихся Сторон смешанная комиссия, составленная из представителей заинтересованных Правительств, соберется с целью рассмотрения вопроса о применении настоящего Соглашения. Эта комиссия уполномочена представлять Договаривающимся Сторонам любые рекомендации, которые она считает полезными.

Статья 18

Статья 5 Временной Торговой Конвенции между Союзом Советских Социалистических Республик и Бельгийско-Люксембургским Экономическим Союзом, подписанной в Париже 5 сентября 1935 года, прекратит свое действие с момента вступления в силу настоящего Соглашения.

Статья 19

Каждая из Договаривающихся Сторон официально уведомит другую о завершении требуемых ее конституцией процедур для введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу в первый день второго месяца, считая с даты последнего уведомления.

Настоящее Соглашение заключено на неопределенный срок. Оно может быть денонсировано с предварительным уведомлением за двенадцать месяцев.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Брюсселе, 17 ноября 1972 года в трех экземплярах, каждый на русском, французском и голландском языках, причем все три текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Швеции о морском судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Швеции,
Принимая во внимание Торговое соглашение между Советским Союзом и Швецией от 15 марта 1924 года и желая дальше развивать морское судоходство между двумя странами, а также содействовать развитию международного судоходства на основе принципов свободы торгового мореплавания,
Решили заключить настоящее Соглашение.

Статья 1

В настоящем Соглашении:

- а) Понятие “территория” означает в отношении Договаривающейся Стороны сухопутную и морскую территорию, находящуюся под суверенитетом соответствующей Стороны.
- б) Понятие “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, в том числе судно на воздушной подушке, включенное в реестр на территории этой Стороны в соответствии с ее законодательством. Однако это понятие не включает военные корабли или другие суда, осуществляющие исключительно функции государственной власти и не выполняющие работы коммерческого характера, а также суда, используемые исключительно для спортивных и увеселительных целей частного некоммерческого характера.
- с) Понятие “член экипажа судна” означает капитана и любое другое лицо, действительно занятое на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.
- д) Понятие “гражданин” означает в отношении Договаривающейся Стороны лицо, признанное гражданином этой Стороной.

Статья 2

1. Договаривающейся Стороны соглашаются следовать в международном судоходстве принципам свободной и справедливой конкуренции. В частности, каждая Договаривающаяся Сторона будет воздерживаться от принятия мер, которые могут ограничить возможности судов другой Договаривающейся Стороны конкурировать на равных коммерческих условиях в перевозках между своими портами и портами другой Договаривающейся Стороны, а также будет, в основном, придерживаться упомянутых выше принципов и в перевозках между своими портами и портами третьих стран.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают права судов под флагом третьих стран участвовать в перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 3

Без ущерба для положений настоящего Соглашения каждая из Договаривающихся Сторон будет применять свое законодательство и правила в том, что касается доступа и пребывания иностранных судов и иностранцев на своей территории, поддержания общественного порядка, таможенного и санитарного контроля, лоцмановской проводки и движения судов, осуществления радиосвязи, обеспечения безопасности судов и портов, спасания человеческой жизни и грузов на море и предотвращения загрязнения моря.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны обеспечат в портах, открытых для захода иностранных судов, судам другой Стороны такой же режим, как и своим собственным судам, занятым в международных перевозках, в отношении захода и выхода, пребывания в них для погрузки и выгрузки грузов и багажа, посадки и высадки пассажиров, снабжения горючим и продовольствием, сдачи загрязненной балластной воды, ремонта и иных портовых услуг, которые обычно предоставляются для мореплавания и связанной с ним коммерческой деятельности, а также в отношении сборов и налогов, установленных соответствующими властями.

2. Положения пункта 1 не предоставляют судам одной Договаривающейся Стороны права заниматься на территории другой Договаривающейся Стороны деятельностью, которая согласно законодательству этой другой Стороны резервируется для национальных организаций и предприятий, в частности лоцманской проводкой, портовой буксировкой, каботажом и профессиональным рыболовством.

Статья 5

Договаривающиеся Стороны примут в рамках их законодательства и портовых правил необходимые меры к тому, чтобы по возможности сократить время стоянки судов в их портах и при этом, в частности, упростить применение действующих паспортных, таможенных и санитарных формальностей.

При этом судовладельческим компаниям и судам каждой из Договаривающихся Сторон будет представлено такое же благоприятное обращение, какое предоставляется судовладельческим компаниям и судам любой другой страны.

Статья 6

Каждая из Договаривающихся Сторон будет признавать национальность судов другой Договаривающейся Стороны на основе документов, выданных этим судам компетентными властями этой другой Стороны.

Статья 7

Мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или одобренные одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться другой Стороной. Соответственно этому судно одной Договаривающейся Стороны, снабженное законно выданными мерительными свидетельствами, будет освобождаться от вторичного обмера в портах другой Стороны. Упомянутые мерительные свидетельства будут приниматься за основу для исчисления портовых сборов и других морских пошлин.

Статья 8

Каждая из Договаривающихся Сторон признает документы, удостоверяющие личность членов экипажа, выданные компетентными властями другой Стороны члену экипажа, являющемуся гражданином этой Стороны.

Упомянутыми удостоверениями личности являются:

- в отношении СССР: Паспорт моряка СССР;
- в отношении Швеции: Паспорт или Шведская мореходная книжка.

Сторона, выдавшая такое удостоверение личности, гарантирует его владельцу возвращение на свою территорию.

Статья 9

1. Член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон, имеющий документ, указанный в статье 8, может в течение времени пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны временно покинуть судно и находиться в главном населенном пункте, в порту которого судно пребывает, при условии, что он включен в список членов экипажа, вручаемый капитаном властям, осуществляющим паспортный контроль.

Такое временное пребывание члена экипажа, которое не будет считаться въездом в страну, может иметь место без визы.

2. Если член экипажа, упомянутый в пункте 1, подлежит госпитализации на территории другой Договаривающейся Стороны, то компетентные власти этой Стороны дадут разрешение на его пребывание на указанной территории в течении необходимого времени.

Статья 10

1. Гражданин Договаривающейся Стороны, имеющий документ, упомянутый в статье 8, может получить визу на срок не более 14 дней для пребывания на территории другой Договаривающейся Стороны, если он прибыл на эту территорию в качестве члена экипажа судна и списался на берег там или, списавшись или нет, покидает судно с целью возвращения на свою родину; если он прибыл на эту территорию иным путем, чтобы там или в третьей стране взойти на судно, на котором он работает или приступает к работе в качестве члена экипажа, или с целью возвращения с такого судна в третьей стране на свою родину.

2. В случаях, перечисленных в пункте 1, виза выдается в возможно короткий срок.

Статья 11

В отношении того, кто не является шведским или советским гражданином, но имеет документ, удостоверяющий его личность, отвечающий положениям Конвенции по облегчению международного судосудства от 9 апреля 1965 года и приложения к ней или выданный в соответствии с Конвенцией 108 Международной Организации Труда, применимы положения, приведенные в статьях 9 и 10, соответственно. Такой удостоверяющий личность документ должен быть выдан государством, которое само является участником конвенции, и содержать гарантию в том, что его владелец может возвратиться в страну, где выдан документ.

Статья 12

В отношении того, кто не является шведским или советским гражданином и имеет иной документ, чем это предусмотрено в статье 11, положения, приведенные в статьях 9 и 10, будут применяться, насколько это возможно.

Статья 13

Тому, кто имеет документ, указанный в статьях 8, 11 и 12, может быть, однако, отказано в праве пребывания на территории Договаривающейся Стороны, если компетентные власти данной страны сочтут его нежелательным.

Статья 14

1. Судебные власти одной Договаривающейся Стороны не будут принимать к производству гражданские дела, связанные с соглашением о производстве работы в качестве члена экипажа на борту судна другой Договаривающейся Стороны.

2. Если член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон совершает правонарушение на борту судна во время нахождения судна на территории другой Договаривающейся Стороны, власти прибрежного государства не будут привлекать его к судебной ответственности без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица страны флага судна. Такого согласия, однако, не требуется, если правонарушение:

- а) направлено против государства, где находится судно, или совершено против гражданина или юридического лица, властей или других общественных интересов этого государства; или
- б) совершено гражданином государства, на территории которого находится судно, или лицом, имеющим местожительство в этом государстве; или
- с) является по своему характеру тяжким преступлением против жизни, здоровья или личной безопасности.

Статья 15

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон сядет на мель или потерпит крушение у берегов другой Стороны, то судно и его груз будут пользоваться на территории этой Стороны такими же правами и преимуществами, какие законодательство страны предоставляет при тех же обстоятельствах собственным судам и их грузам. Капитану, экипажу и пассажирам, как в отношении их личности, так и в отношении судна и груза, будут оказываться во всякое время необходимая помощь и содействие.

2. Если судно, упомянутое в пункте 1 настоящей Статьи, его груз и оборудование, а также другие предметы с этого судна не используются в данной стране и в дальнейшем вывозятся из нее, то они не облагаются таможенными пошлинами или иными сборами.

Статья 16

Каждая из Договаривающихся Сторон освобождает судоходные предприятия другой Договаривающейся стороны от уплаты налогов на доходы и имущество в соответствии с положениями Протокола, приложенного к настоящему Соглашению.

Статья 17

Принимая во внимание, что законодательство обеих Договаривающихся Сторон не исключает возможности учреждения судоходными предприятиями одной Договаривающейся Стороны своих представительств на территории другой Договаривающейся Стороны, компетентные органы обеих Договаривающихся Сторон, когда они сочтут это уместным, будут договариваться об условиях взаимного учреждения таких представительств.

Статья 18

Договаривающиеся Стороны, в рамках их соответствующего законодательства, будут продолжать свои усилия по поддержанию и развитию сотрудничества между властями, ответственными за морской транспорт в их странах, путем взаимных консультаций и обмена информацией. Договаривающиеся Стороны будут также поощрять обмен услугами между судовладельческими предприятиями и судоходными организациями обеих стран.

Статья 19

1. Смешанная комиссия, составленная из представителей обеих Договаривающихся Сторон, будет учреждена с целью обсуждения вопросов, касающихся применения настоящего Соглашения.

2. Эта комиссия собирается по просьбе одной из Договаривающихся Сторон поочередно на территории каждой их Сторон.

Статья 20

1. Настоящее Соглашение вступит в силу по истечении 30 дней с момента его подписания.

2. Настоящее Соглашение будет оставаться в силе до тех пор, пока одна из Договаривающихся Сторон не денонсирует его с предварительным уведомлением за 6 месяцев.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Стокгольме 5 апреля 1973 года в двух экземплярах, каждый на русском и шведском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Протокол о взаимном освобождении судоходных предприятий от уплаты налогов

В дополнение к положениям статьи 16 Соглашения между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Швеции о морском судоходстве от 5 апреля 1973 года Договаривающиеся Стороны согласились о нижеследующем:

Статья 1

1. Доходы от международных морских перевозок, осуществляемых советским судоходным предприятием, а также принадлежащее предприятию движимое имущество, которое применяется для осуществления таких перевозок, не подлежат обложению шведскими налогами на доходы и имущество.

2. Доходы от международных морских перевозок, осуществляемых шведским судоходным предприятием, а также принадлежащее предприятию движимое имущество, которое применяется для осуществления таких перевозок, не подлежат обложению советскими налогами на доходы и имущество.

3. Положения, изложенные в пунктах 1 и 2, действительны также в отношении советского или шведского судоходного предприятия, являющегося членом «пула», совместной транспортной организации и международного транспортного предприятия.

Статья 2

1. Понятие «международные перевозки» включает каждый рейс судна, используемого советским или шведским судоходным предприятием, за исключением рейсов, которые ограничиваются исключительно СССР или Швецией.

2. Под «шведским судоходным предприятием» понимается такое судоходное предприятие, действительное руководство которого находится в Швеции и осуществляется физическим лицом, проживающим в Швеции, а не в Советском Союзе, шведским юридическим лицом или шведским государством.

3. Под «советским судоходным предприятием» понимается такое судоходное предприятие, действительное руководство которого находится в Советском Союзе и осуществляется физическим лицом, проживающим в Советском Союзе, а не в Швеции, советским юридическим лицом или советским государством.

Статья 3

Настоящий Протокол вступит в силу по истечении 30 дней с момента его подписания.

Положения Протокола распространяются на доходы, полученные после вступления в силу Соглашения между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Швеции о морском судоходстве от 5 апреля 1973 года, и на средства, имеющиеся в наличии в конце календарного года вступления Соглашения в силу и в последующие годы.

Статья 4

Настоящий Протокол остается в силе вплоть до истечения срока действия вышеуказанного Соглашения и не распространяется на доходы, полученные после истечения срока действия названного Соглашения и в последующие годы.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные, подписали настоящий Протокол.

Совершено в Стокгольме 5 апреля 1973 года в двух экземплярах, каждый на русском и шведском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Алжирской Народной Демократической Республики о морском судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Алжирской Народной Демократической Республики, будучи убежденными, что развитие морского судоходства между СССР и АНДР будет способствовать укреплению дружественных отношений, которые установились между двумя странами, и стремясь всесторонне развивать их морской обмен, согласились о следующем:

Статья 1

Настоящее Соглашение применяется к территории Союза Советских Социалистических Республик, с одной стороны, и к территории Алжирской Народной Демократической Республики, с другой стороны.

Статья 2

В настоящем Соглашении:

1. Термин "судно Договаривающейся Стороны" означает любое торговое судно, несущее национальный флаг этой Стороны в соответствии с ее законодательством. Это определение исключает военные корабли из сферы применения настоящего Соглашения.

2. Термин "член экипажа судна" означает любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны соглашаются:

а) поощрять участие судов СССР и АНДР в перевозках грузов и пассажиров между портами обеих стран и не препятствовать судам под флагом другой Договаривающейся Стороны осуществлять морские перевозки между портами своей страны и портами третьих стран, за исключением стран, с которыми АНДР имеет или будет иметь соглашения о зарезервированных перевозках;

б) поощрять сотрудничество между правительственными органами и национальными судоходными предприятиями обеих Сторон, направленное на устранение препятствий, могущих помешать развитию морского обмена и различных видов деятельности, относящейся к этому обмену.

Статья 4

Договаривающиеся Стороны соглашаются:

а) не допускать в своих портах какой-либо дискриминации в отношении судов другой Договаривающейся Стороны;

б) воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб морскому судоходству между двумя странами.

Статья 5

Торговые флоты СССР и АНДР имеют право осуществлять каждый равную часть перевозок, определяемых на основе общей стоимости фрахта, исчисляемого из общего торгового обмена между портами двух стран.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны с момента подписания настоящего Соглашения создадут морскую комиссию, состоящую из представителей компетентных властей своих торговых флотов и национальных судоходных компаний.

Комиссия будет заниматься применением настоящего Соглашения и определит условия распределения перевозок на регулярных линиях и в трамповом судоходстве, применяя к каждому из этих видов перевозок принцип, упомянутый в предыдущей Статье.

Статья 7

1. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечит в своих портах судам другой Договаривающейся Стороны такое же обращение, какое она предоставляет своим судам в том, что касается взимания портовых сборов и налогов, свободного доступа в порты, использования портов и всех других удобств, которые предоставляются судам, их экипажам, пассажирам и грузам для мореплавания и коммерческих операций.

Настоящее положение имеет в виду, в частности, предоставление мест у причала и любого рода облегчений

в отношении погрузочно-разгрузочных работ.

2. Положения предыдущего пункта не применяются к мореплаванию, деятельности и перевозкам, которые по закону зарезервированы для себя каждой из Договаривающихся Сторон, и в частности, к портовым службам, буксировке, лоцманской проводке, национальному каботажу и морскому рыболовству, а также к формальностям, касающимся въезда и пребывания иностранцев.

Статья 8

Договаривающиеся Стороны предпримут в пределах своего законодательства и портовых правил необходимые меры к тому, чтобы по возможности, сократить время стоянки судов в портах, упростить и облегчить осуществление действующих в них административных, санитарных и таможенных формальностей.

Статья 9

1. Каждая из Договаривающихся Сторон будет признавать национальность судов другой Договаривающейся Стороны на основании документов, находящихся на борту этих судов, а также все другие документы, выданные или признаваемые компетентными властями другой Договаривающейся Стороны в соответствии с ее законами и правилами.

2. Расчет и взимание портовых сборов и налогов с судов одной из Договаривающихся Сторон в портах другой Договаривающейся Стороны будут осуществляться на основе имеющихся на борту судов мерительных свидетельств, выданных компетентными властями в соответствии с законами и правилами страны флага судна, без проведения нового обмера.

Статья 10

Каждая из Договаривающихся Сторон будет предоставлять владельцам удостоверений личности моряков, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, перечисленные в статьях 11 и 12 настоящего Соглашения. Такими удостоверениями личности являются:

для советских моряков - "Паспорт моряка СССР";

для алжирских моряков - "Профессиональная морская книжка".

Статья 11

Лицам, имеющим удостоверения личности, упомянутые в статье 10 настоящего Соглашения, разрешается, в качестве членов экипажа судна одной Договаривающейся Стороны, сходить на берег во время пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны, при условии, что эти лица занесены в судовую роль и в список членов экипажа, врученный портовым властям в соответствии с правилами данного порта.

При сходе на берег и возвращении на судно эти лица должны проходить установленный контроль.

Статья 12

1. Лица, имеющие упомянутые в Статье 10 настоящего Соглашения удостоверения личности одной из Договаривающихся Сторон и не записанные в судовую роль какого-либо судна, будут иметь право проследовать на территории другой Договаривающейся Стороны для того, чтобы прибыть к месту назначения на судно, находящееся в порту этой другой Стороны, при наличии на удостоверении личности визы этой Стороны и предписания о направлении на это судно.

Эти визы выдаются компетентными властями каждой Договаривающейся Стороны в возможно короткий срок. Их действие ограничивается сроком в 4 последовательных суток и в исключительных случаях может быть продлено по мотивам, приемлемость которых определяется компетентными властями.

2. Если член экипажа судна, имеющий упомянутое в статье 10 удостоверение личности, высаживается в порту другой Договаривающейся Стороны по причине болезни, служебным обстоятельствам или по другим мотивам, которые будут признаны приемлемыми местными властями, эти последние дадут необходимое разрешение заинтересованному лицу в случае госпитализации находиться на ее территории, а также вернуться в свою страну либо в другой порт посадки.

3. В интересах мореплавания капитан судна, находящегося в порту другой Договаривающейся Стороны, или назначенный им член экипажа получат разрешение отправиться к дипломатическому или консульскому представителю своей страны или к представителю своей компании.

4. Передвижение указанных лиц по территории каждой из Договаривающихся Сторон к месту назначения будет регламентироваться положениями, действующими на этой территории в отношении передвижения иностранцев.

Статья 13

Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в допуске на свою территорию лицам, имеющим удостоверения личности моряков, упомянутые в статье 10, которых она сочтет нежелательными.

Статья 14

1. Компетентные власти одной из Договаривающихся Сторон будут осуществлять вмешательство в случае

правонарушений, совершенных на борту судна другой Договаривающейся Стороны, находящегося в порту первой Договаривающейся Стороны, лишь в одном из следующих случаев:

а) если имеется просьба или согласие дипломатических или консульских представителей относительно вмешательства;

б) если правонарушение, спор или их последствия по своему характеру нарушают спокойствие и общественный порядок на территории или в порту или затрагивают общественную безопасность;

в) если в деле замешано лицо, не входящее в состав экипажа.

2. Судебные власти одной Договаривающейся Стороны будут принимать к рассмотрению гражданские дела, возникающие из споров между капитаном и любым членом экипажа судна другой Договаривающейся Стороны относительно оплаты труда или договора о найме лишь по просьбе или с согласия дипломатического или консульского представителя страны флага судна.

3. Положения настоящей статьи не затрагивают прав местных властей в том, что касается применения таможенного и санитарного законодательства и правил, а также других мер контроля, относящихся к безопасности судов и портов, охране человеческой жизни на море, сохранности грузов и допуску иностранцев.

Статья 15

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель или потерпит какую-либо другую аварию у берегов территории другой Договаривающейся Стороны, компетентные власти этой Стороны окажут пассажирам, экипажу, а также судну и его грузу такую же помощь и содействие, как и судну под своим собственным флагом.

2. Судно, потерпевшее аварию, его груз и запасы не облагаются таможенными пошлинами, если они не доставлены для потребления или использования на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 16

На территории одной из Договаривающихся Сторон не будут применяться арест или задержание судов и имущества, находящегося на них, принадлежащих другой Договаривающейся Стороне, вследствие какой-либо имущественной претензии.

Статья 17

Каждая Договаривающаяся Сторона обязуется в том, что ее компетентные власти будут оказывать свое содействие находящимся на ее территории организациям и лицам другой Стороны, представляющим интересы судоходных предприятий их стран.

Деятельность этих организаций и лиц будет подчиняться законам и правилам, действующим на территории страны пребывания.

Статья 18

Судоходные предприятия и компании, учрежденные на территории одной из Договаривающихся Сторон, не будут облагаться на территории другой Договаривающейся Стороны налогами на прибыли и доходы, полученные в результате их деятельности, связанной с морскими перевозками.

Статья 19

Положения настоящего Соглашения будут применяться в предварительном порядке со дня его подписания. Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о завершении процедур, необходимых в соответствии с ее Конституцией для окончательного введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу через тридцать (30) дней, считая с даты последнего уведомления.

Статья 20

Настоящее Соглашение заключено сроком на пять (5) лет начиная с даты окончательного вступления в силу.

По истечении этого первого срока настоящее Соглашение будет автоматически возобновляться каждый год, если одна из Договаривающихся Сторон не денонсирует его с предварительным уведомлением об этом за двенадцать (12) месяцев.

Совершено в Алжире 18 апреля 1973 года в двух экземплярах, каждый на русском и французском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Королевства Дании о морском судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Королевства Дании, принимая во внимание Договор о торговле и мореплавании между Союзом Советских Социалистических Республик и Данией от 17 августа 1946 года и желая дальше развивать морское судоходство между двумя странами, а также содействовать развитию международного судоходства на основе принципов свободы торгового мореплавания, решили заключить настоящее Соглашение.

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Понятие "судно Договаривающейся Стороны" означает любое судно, включенное в судовой реестр на территории этой Стороны в соответствии с ее законодательством. Однако это понятие не включает военные корабли и рыболовные суда.

2. Понятие "член экипажа судна" означает любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Настоящее Соглашение относится к территории Союза Советских Социалистических Республик, с одной стороны, и к территории Королевства Дании, с другой стороны.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны вновь подтверждают свою приверженность принципам свободы торгового судоходства и соглашаются воздерживаться от любых действий дискриминационного характера в этой области, поскольку они убеждены, что такие действия могут нанести ущерб развитию международной торговли.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны будут способствовать в рамках законодательства их стран развитию судоходства между портами обеих Сторон.

2. Договаривающиеся Стороны соглашаются следовать в международном судоходстве принципам свободной и справедливой конкуренции. В частности, каждая Договаривающаяся Сторона будет воздерживаться от принятия мер, которые могут ограничить возможности судов другой Договаривающейся Стороны конкурировать на равных коммерческих условиях в перевозках между своими портами и портами другой Договаривающейся Стороны, а также будет в основном придерживаться упомянутых выше принципов и в перевозках между своими портами и портами третьих стран.

3. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов третьих стран участвовать в перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 5

1. Каждая из Договаривающихся Сторон обеспечит в своих портах судам другой Стороны такой же режим, как и своим собственным судам, занятым в международных перевозках, в том, что касается свободы доступа в порты, пребывания в них и выхода из портов, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, снабжения горючим и водой, сдачи продуктов отхода, образующихся на борту судов, ремонта, пользования причалами, якорными стоянками, складами, подъемными кранами и всеми иными удобствами, которые обычно предоставляются для мореплавания и связанной с ним коммерческой деятельности, а также в том, что касается уплаты портовых и других сборов и налогов.

2. Положения предыдущего пункта не относятся:

а) к деятельности, которая в соответствии с законодательством каждой из обеих Сторон резервируется для национальных организаций или предприятий, в частности, к деятельности по предоставлению портовых услуг, буксировке, лоцманской проводке, спасательным операциям, каботажу и морскому рыболовству;

б) к портам, которые не открыты для иностранных судов;

с) к формальностям, касающимся въезда и пребывания иностранцев.

3. Положения пункта 1 применяются в случаях захода судов в порты одной из Договаривающихся Сторон при осуществлении морских перевозок между ними, морских перевозок в третьи страны или из третьих стран, а также при осуществлении морских перевозок между портами другой Договаривающейся Стороны в целях выгрузки всего или части груза, доставленного из-за границы, или же в целях погрузки всего или части груза, предназначенного для третьей страны.

Статья 6

1. Договаривающиеся Стороны предпримут в пределах их законодательства и портовых правил необходимые меры к тому, чтобы, по возможности, сократить время стоянки судов в портах и упростить выполнение действующих в них административных, таможенных и санитарных формальностей.

2. Взаимное осуществление таких формальностей будет проводиться Договаривающимися Сторонами на основе принципа наибольшего благоприятствования.

Статья 7

Каждая из Договаривающихся Сторон будет признавать национальность судов другой Договаривающейся Стороны на основе имеющихся на борту этих судов документов, выданных компетентными властями этой другой Договаривающейся Стороны.

Статья 8

Мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

Соответственно этому суда каждой из Договаривающихся Сторон, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, будут освобождаться от вторичного обмера в портах другой Стороны, и указанные мерительные свидетельства будут приниматься за основу для исчисления портовых и других сборов.

Статья 9

1. Договаривающиеся Стороны признают следующие документы, удостоверяющие личность моряков:

1) «Паспорт моряка СССР», выданный компетентными советскими властями;

2) паспорт или удостоверение личности моряка, соответствующие Конвенции МОТ № 108 1958 года о национальных удостоверениях личности моряков, выданные компетентными датскими властями.

2. Договаривающиеся Стороны будут предоставлять лицам, имеющим перечисленные в пункте 1 документы, удостоверяющие личность, права, которые перечислены в статьях 10 и 11.

3. Такие же права предоставляются членам экипажа судна другой Договаривающейся Стороны и морякам, которые должны быть наняты на такое судно или уволены с него, если соответствующие лица имеют один из нижеуказанных документов, удостоверяющих личность, выданный компетентными властями государства, не являющегося Договаривающейся Стороной, если этот документ гарантирует, что его владелец может возвратиться в страну, власти которой выдали документ:

1) удостоверение личности или паспорт моряка, соответствующие Конвенции МОТ N 108 1958 года о национальных удостоверениях личности моряков; или

2) удостоверение личности или паспорт моряка, удовлетворяющие условиям Конвенции 1965 года по облегчению международного морского судоходства.

4. Такие же права предоставляются, насколько это возможно, также морякам, имеющим другие документы, удостоверяющие личность, кроме указанных в пункте 3.

Статья 10

1. Члены экипажа судна одной Договаривающейся Стороны, имеющие документ, удостоверяющий личность, как это указано в пункте 1 статьи 9, могут без визы сходить на берег и пребывать в соответствующем портовом городе, пока там находится их судно, однако не более чем в течение трех месяцев, если соответствующие лица включены в список членов экипажа, врученный капитаном судна властям, осуществляющим паспортный контроль.

2. Если моряк, имеющий документ, удостоверяющий личность, как это указано в пункте 1 статьи 9, госпитализируется на территории другой Договаривающейся Стороны, то компетентные власти этой Стороны дадут разрешение на его пребывание на этой территории в течение необходимого времени.

Статья 11

1. Моряк, имеющий упомянутый в пункте 1 статьи 9 документ, удостоверяющий его личность, имеет право, независимо от используемого средства передвижения, въезжать на территорию другой Договаривающейся Стороны или выезжать с ее территории или следовать через ее территорию транзитом с целью возвращения на свое судно, перевода на другое судно или возвращения в свою страну или с любой другой целью, которая предварительно одобрена властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. В случаях, перечисленных в пункте 1, документ, удостоверяющий личность, должен иметь визу, выданную другой Договаривающейся Стороной. Виза выдается в возможно короткий срок.

Статья 12

1. Кроме положений, содержащихся в статьях 10 и 11, действующие на территориях Договаривающихся Сторон положения относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев остаются в силе.

2. Договаривающиеся Стороны сохраняют за собой право отказать в доступе на свою территорию морякам, которых они сочтут нежелательными.

Статья 13

1. Судебные власти одной Договаривающейся Стороны (государства порта) не будут принимать к производству гражданские дела по спорам между капитаном и членами экипажа судна другой Догов-

аривающей Стороны, касающиеся служебных взаимоотношений.

2. Судебные и административные власти государства порта не будут, иначе как по просьбе или с согласия компетентного дипломатического или консульского лица, осуществлять юрисдикцию или вмешиваться (в зависимости от обстоятельств) в какие-либо дела, происходящие на борту судна другой Договаривающейся Стороны, включая случаи задержания на судне любого лица, при условии, что такое задержание является правоммерным согласно законодательству государства порта. Указанные власти могут, однако, осуществлять гражданскую юрисдикцию, которая не исключена положениями пункта 1.

3. Положения пункта 2 не применяются:

а) если правонарушение затрагивает безопасность государства порта или последствия правонарушения распространяются на его территорию; или

б) если правонарушение затрагивает общественное спокойствие или порядок в порту или в территориальных водах государства порта; или

с) если правонарушение совершено гражданином или против гражданина государства порта, равно как и лицом или против лица, которое имеет постоянное местожительство на его территории, или любым лицом или против любого лица, не являющегося членом экипажа; или

д) если правонарушение представляет собой тяжелое правонарушение по законам государства порта.

4. Положения пункта 2 не относятся также к мерам, принимаемым властями по вопросам таможенным, санитарным, иммиграционным, охраны человеческой жизни, безопасности судов и портов, опасных грузов, загрязнения моря и радиосвязи.

Статья 14

Каждая из Договаривающихся Сторон не будет облагать предприятия или компании другой Договаривающейся Стороны, осуществляющие деятельность в области судоходства и имеющие свои главные органы на территории этой Стороны, налогами на доходы и прибыли, получаемые от их деятельности в области перевозок или от другой связанной с этим деятельности.

Статья 15

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон сядет на мель, потерпит крушение или иную аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, то судно и его груз будут пользоваться таким же режимом, какой законодательство этой другой Стороны предоставляет при тех же обстоятельствах собственным судам и их грузам. Капитану, экипажу и пассажирам как в отношении их личности, так и в отношении судна и груза будут оказываться во всякое время необходимая помощь и содействие.

2. Судно, упомянутое в пункте 1, его груз и оборудование, а также другие предметы с этого судна не облагаются таможенными пошлинами или иными сборами, если только они не передаются для использования или потребления на месте.

3. Положения пункта 2 не исключают применения законов и правил Договаривающихся Сторон в связи с временным хранением товаров.

Статья 16

1. По просьбе одной из Договаривающихся Сторон будут проводиться переговоры относительно возможного учреждения на основе взаимности представительств судоходных предприятий на территории другой Договаривающейся Стороны, которые могут свободно вступать в отношения с экспортерами, импортерами, фрахтовщиками, получателями и отправителями грузов, заключать договоры фрахтования или перевозки, а также осуществлять иную коммерческую деятельность в области судоходства.

2. Переговоры об учреждении таких представительств и условиях их деятельности будут проводиться между властями Договаривающихся Сторон, ответственными за морской транспорт в их странах.

Статья 17

1. Договаривающиеся Стороны, в рамках их соответствующего законодательства, будут продолжать свои усилия по поддержанию и развитию сотрудничества между властями, ответственными за морской транспорт, и между судоходными организациями обеих стран, в частности путем взаимных консультаций и обмена информацией.

2. По просьбе одной из Договаривающихся Сторон смешанная комиссия, составленная из представителей обеих Договаривающихся Сторон, соберется с целью рассмотрения вопроса о применении настоящего Соглашения. Эта комиссия уполномочена представлять Договаривающимся Сторонам любые рекомендации, которые она считает полезными.

Статья 18

1. Каждая из Договаривающихся Сторон официально уведомит другую Сторону о завершении необходимых процедур введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу через 30 дней, считая с даты последнего уведомления.

2. Настоящее Соглашение будет оставаться в силе до тех пор, пока оно не будет денонсировано одной из Договаривающихся Сторон с предупреждением за 12 месяцев.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение и скрепили его своими печатями.

Совершено в Москве 17 октября 1973 года в двух экземплярах, каждый на русском и датском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Королевства Норвегии о судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Королевства Норвегии, Желая содействовать дальнейшему улучшению морского судоходства между двумя странами,

Признавая в этой связи, что относящиеся к мореплаванию положения Договора между СССР и Норвегией о торговле и мореплавании от 15 декабря 1925 года, которые до сих пор удовлетворяли интересы судоходства обеих стран, в настоящее время нуждаются в развитии и в замене новыми более современными положениями, Решили заключить настоящее Соглашение.

Статья 1

В настоящем Соглашении, если иного не вытекает из контекста:

1. Понятие “судно Договаривающейся Стороны” означает судно, которое в соответствии с законодательством этой Стороны плавает под ее флагом и которое не является военным судном.

2. Понятие “гражданин государства”, применяемое в отношении Договаривающейся Стороны, означает лицо, которое признается в качестве гражданина государства этой Стороны.

3. Понятие “член экипажа судна” означает любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут оказывать все возможное содействие свободе торгового судоходства и воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья 3

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются следовать в международном судоходстве принципам свободной и справедливой конкуренции. В частности, каждая Договаривающаяся Сторона будет воздерживаться от принятия мер, которые могут ограничить возможности судов другой Договаривающейся Стороны конкурировать на равных коммерческих условиях в перевозках между своими портами и портами другой Договаривающейся Стороны, а также будет в основном придерживаться упомянутых выше принципов и в перевозках между своими портами и портами третьих стран.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов под флагом третьих стран участвовать в перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 4

Договаривающиеся Стороны соглашаются воздерживаться от мер, которые могли бы поставить другую Сторону в положение, менее благоприятное по сравнению с любым третьим государством в отношении участия в морских перевозках, режима торговых судов, их экипажей, пассажиров и грузов, поскольку эти вопросы не урегулированы иным образом в настоящем Соглашении.

Статья 5

1. Каждая из Договаривающихся Сторон будет предоставлять судам другой Договаривающейся Стороны такой же режим, какой она предоставляет своим судам, занятым в международном судоходстве, в отношении доступа в порты, пребывания в них и выхода из портов, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, снабжения горючим и водой, посадки и высадки пассажиров и членов экипажа, осуществления связанной с вышеуказанной обычной коммерческой деятельности, а также в отношении уплаты портовых сборов и налогов.

2. Положения предыдущего пункта не применяются:

а) к судоходству, деятельности и перевозкам, если они зарезервированы для себя в соответствии с законодательством каждой из обеих Сторон, в частности к портовым услугам, буксировке, лоцманской проводке, спасанию, национальному каботажу и морскому рыболовству;

б) к портам, которые не открыты для иностранных судов, а также к портам и фарватеру, которые имеют ограничения, касающиеся иностранных судов;

с) к формальностям, касающимся въезда и пребывания иностранцев.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны будут в соответствии с их национальным законодательством и портовыми

правилами принимать необходимые меры к тому, чтобы облегчать перевозки морским путем, препятствовать ненужным задержкам судов и упрощать, насколько это возможно, осуществление таможенных и иных формальностей в портах.

Статья 7

1. Каждая из Договаривающихся Сторон признает национальность судов другой Стороны на основании находящихся на борту этих судов документов, выданных компетентными властями этой другой Договаривающейся Стороны в соответствии с ее законами и правилами.

2. Власти каждой из Договаривающихся Сторон не будут требовать нового обмера и будут признавать мерительные свидетельства, регистрационные свидетельства или другие национальные документы судов другой Договаривающейся Стороны, если подобные документы выданы компетентными властями соответствующей Договаривающейся Стороны.

Исчисление портовых сборов будет осуществляться на основании документов, указанных в предыдущем абзаце.

Статья 8

Каждая из Договаривающихся Сторон обязуется не облагать судоходные предприятия и граждан другой Договаривающейся Стороны какими-либо налогами в отношении осуществления судоходства.

Статья 9

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон сядет на мель или потерпит крушение у берегов другой Стороны, то судно и его груз будут пользоваться таким же режимом, какой законодательство страны предоставляет при тех же обстоятельствах собственным судам и их грузам. Капитану, экипажу и пассажирам, как в отношении их личности, так и в отношении судна и груза, будет оказываться во всякое время необходимая помощь и содействие. Ничто в настоящем пункте не предопределяет требований относительно вознаграждения за помощь или содействие при спасании судна, экипажа, пассажиров и груза.

2. Судно, упомянутое в пункте 1 настоящей статьи, его груз и оборудование, а также другие предметы с этого судна не облагаются таможенными пошлинами или иными сборами, если только они не переданы для использования или потребления на месте.

3. Положения пункта 2 настоящей статьи не исключают применения законов и правил Договаривающейся Стороны в связи с временным хранением товаров.

4. Во всем остальном, что касается случаев, предусмотренных настоящей статьей, Стороны будут действовать в соответствии со статьей 43 Консультской Конвенции между Союзом Советских Социалистических Республик и Королевством Норвегии от 7 декабря 1971 г.

Статья 10

1. Каждая из Договаривающихся Сторон признает документы, удостоверяющие личность моряков, выданные компетентными властями другой Стороны, и предоставляет их владельцам права, предусмотренные в статьях 11 и 12 настоящего Соглашения, на указанных в них условиях.

Упомянутыми удостоверениями личности являются:

- в отношении Советского Союза - "Паспорт моряка СССР";
- в отношении Королевства Норвегии - "Паспорт" или "Удостоверение личности моряка", соответствующее положениям Конвенции 108 Международной организации труда.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон будет, поскольку это практически возможно, предоставлять соответственно режим, аналогичный указанному в статьях 11 и 12 настоящего Соглашения, также и членам экипажа судна другой Договаривающейся Стороны, включая лиц, которые должны приступить к работе на судне этой Стороны, имеющим удостоверение личности моряка, соответствующее положениям Конвенции 108 Международной организации труда, выданное компетентными властями государства, не являющегося участником настоящего Соглашения, если это удостоверение гарантирует, что его владелец может возвратиться в страну, где выдан документ.

3. Те члены экипажа судна одной Договаривающейся Стороны, которые имеют действительный паспорт, выданный компетентными властями иной страны, чем страна флага судна, будут с учетом действующих иммиграционных правил принимающей страны, насколько это возможно, ставиться в одинаковые условия с членами экипажа судна, имеющими документы, упомянутые в пункте 2 данной статьи.

Статья 11

1. Члены экипажа судна данной Договаривающейся Стороны, имеющие документ, удостоверяющий личность, как это указано в пункте 1 статьи 10 настоящего Соглашения, могут без визы сходить на берег и пребывать в портовом городе, пока там находится их судно, если соответствующие лица включены в судовую роль и список этих лиц передан властям, осуществляющим паспортный контроль.

2. Если член экипажа, упомянутый в пункте 1 настоящей статьи, подлежит госпитализации на территории другой Договаривающейся Стороны, то компетентные власти этой Стороны дадут разрешение на пребывание его на указанной территории в течение необходимого времени.

Статья 12

1. Члены экипажа судна, включая лицо, которое должно приступить к работе на судне, имеющий упомянутый в статье 10 документ, удостоверяющий его личность, имеет право, независимо от используемого средства передвижения, въезжать на территорию другой Договаривающейся Стороны или выезжать с ее территории или следовать через ее территорию транзитом с целью прибытия на свое судно, возвращения на свое судно, перевода на другое судно или возвращения в свою страну или с любой другой целью, которая предварительно одобрена властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, перечисленных в предыдущем пункте, соответствующее лицо должно иметь визу другой Договаривающейся Стороны. Такая виза выдается в возможно короткий срок.

Статья 13

1. Ни одно из положений статей 11 и 12 настоящего Соглашения не может быть истолковано как ограничение права Договаривающихся Сторон отказывать во въезде или пребывании их на территориях какому-либо лицу.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон обязуется принимать обратно члена экипажа судна, который в соответствии с положениями настоящего Соглашения въехал на территорию другой договаривающейся Стороны.

За исключениями, установленными статьей 11 настоящего Соглашения, члены экипажа судна, принадлежащего одной из Договаривающихся Сторон, имеющие удостоверения личности, упомянутые в статье 10, будут подчиняться правилам, касающимся въезда и пребывания граждан иностранных государств на территории другой Договаривающейся Стороны, а также выезда из нее.

Статья 14

1. Власти одной Договаривающейся Стороны не будут вмешиваться в вопросы внутренней службы на судне другой Договаривающейся Стороны, если на это нет просьбы консульского должностного лица этой другой Договаривающейся Стороны или его согласия.

2. Власти одной Договаривающейся Стороны не будут вмешиваться в действия капитана судна другой Договаривающейся Стороны, если он с целью поддержания порядка на борту судна будет принимать принудительные меры вплоть до взятия под стражу члена экипажа на борту судна вследствие совершения им действий, угрожающих безопасности судна или находящихся на нем людей и имущества, если в соответствии с законодательством этой другой Договаривающейся Стороны может быть применена такая мера и если с соответствующим лицом не обращаются строже, чем это вызывается необходимостью и соображениями гуманности.

3. Власти одной Договаривающейся Стороны не будут рассматривать или вмешиваться в решение спорных вопросов между капитаном и членами экипажа судна другой Договаривающейся Стороны относительно оплаты труда ли трудового договора.

Статья 15

1. Власти одной договаривающейся Стороны не будут осуществлять судебное или иное вмешательство в случае происшествий или правонарушений, совершенных на борту судна другой Договаривающейся Стороны, иначе, как в одном из следующих случаев:

а) если имеется просьба или согласие консульского должностного лица другой Договаривающейся Стороны относительно вмешательства;

б) если правонарушение или его последствия такого рода, что они затрагивают спокойствие и общественный порядок на территории или в порту первой Договаривающейся Стороны или затрагивают общественную безопасность;

с) если в деле замешано лицо, не входящее в состав экипажа или являющееся гражданином первой Договаривающейся Стороны;

д) если правонарушение представляет собой тяжкое правонарушение по законам первой Договаривающейся Стороны.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают прав властей Договаривающихся Сторон в том, что касается применения таможенного и санитарного законодательства и правил, а также осуществления других мер контроля, относящихся к безопасности судов и портов, охране человеческой жизни, сохранности груза, загрязнению нефтью и допуску иностранцев.

Статья 16

1. Договаривающиеся Стороны будут прилагать в пределах их законодательства усилия к поддержанию и развитию эффективного делового сотрудничества между властями, занимающимися вопросами судоходства в их странах.

2. По договоренности между компетентными властями Договаривающихся Сторон будет назначена смешанная комиссия с целью наблюдения за выполнением настоящего Соглашения; комиссия будет созываться по просьбе одной из Договаривающихся Сторон. Эта комиссия уполномочена представлять Договаривающимся Сторонам любые рекомендации, которые она считает полезными.

Статья 17

Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о завершении процедур, необходимых в соответствии с ее Конституцией для введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит силу на тридцатый день с последнего уведомления.

Соглашение будет оставаться в силе до истечения шести месяцев со дня, когда одна из Договаривающихся Сторон сообщит другой Договаривающейся Стороне о прекращении его действия.

В удостоверение чего Уполномоченные обеих Договаривающихся Сторон писали настоящее Соглашение и скрепили его своими печатями.

Совершено в Москве 18 марта 1974 года в двух экземплярах, каждый на русском и норвежском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Финляндской Республики о морском судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Финляндской Республики,

принимая во внимание успешное развитие советско-финляндских отношений, основывающихся на заключенном в 1948 году Договоре о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи между Союзом Советских Социалистических Республик и Финляндской Республикой,

желая развивать морское судоходство между двумя странами и содействовать развитию международного торгового судоходства на основе принципов свободы судоходства, решили заключить настоящее Соглашение.

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Понятие “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, которое внесено в судовой реестр этой Стороны или плавает под ее флагом в соответствии с действующим в стране законодательством.

Это понятие не включает, однако:

- а) военные корабли;
- б) суда, выполняющие исключительно административные или государственные функции,
- с) научно-исследовательские суда и ледоколы,
- д) спортивные или увеселительные суда, используемые для некоммерческих целей.

2. Понятие “член экипажа” означает капитана и любое другое лицо, действительно занятое на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем и включенное в судовую роль.

3. Понятие “территория” в отношении Договаривающейся Стороны означает сухопутную территорию и морские пространства, на которые распространяется суверенитет этой Договаривающейся Стороны.

4. Понятие “гражданин” в отношении Договаривающейся Стороны означает лицо, которое эта Договаривающаяся Сторона признает своим гражданином.

Статья 2

1. Договаривающиеся Стороны будут развивать двусторонние отношения в области морского судоходства на основе принципов свободы торгового мореплавания и воздерживаться от таких действий, которые могли бы нанести ущерб развитию международного судоходства на основе упомянутых принципов.

2. Договаривающиеся Стороны будут воздерживаться от принятия мер, которые могли бы ограничить возможности судов другой Договаривающейся Стороны участвовать на равных коммерческих условиях в морских перевозках между своими портами и портами другой Договаривающейся Стороны, а также портами третьих стран.

3. Договаривающиеся Стороны будут сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднять развитие перевозок морем между портами их стран.

4. Положения настоящей статьи не ограничивают право судов под флагом третьих стран участвовать в морских перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

5. Положения настоящего Соглашения:

а) не касаются таких форм деятельности, осуществление которых резервируется согласно законодательству соответствующей Договаривающейся Стороны за национальными организациями или предприятиями, и, в частности, портовые буксирные работы, лоцманская проводка, спасательные операции, каботажные перевозки и морское рыболовство;

б) не обязывают одну Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны будут продолжать прилагать в пределах их законодательства все усилия к поддержанию и развитию эффективного сотрудничества между властями, ответственными за морской транспорт в их странах.

Договаривающиеся Стороны будут проводить взаимные консультации и обмениваться информацией между правительственными учреждениями, ответственными за морской транспорт в их странах, и развивать контакты между их судоходными организациями и судовладельцами.

Статья 4

1. Каждая из Договаривающихся Сторон предоставит судам другой Договаривающейся Стороны такое же обращение, какое она предоставляет своим судам, занятым в международных перевозках, в отношении свободного доступа в порты и выхода из них, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров и их багажа, корабельных и других аналогичных сборов и налогов, бункеровки, снабжения продовольствием, удаления загрязненной балластной воды, ремонта и других портовых услуг.

2. Положения настоящей статьи:

- а) не распространяются на порты, не открытые для захода иностранных судов.
- б) не затрагивают применение правил, касающихся въезда и пребывания иностранцев.

Статья 5

1. Договаривающиеся Стороны будут принимать в пределах своего законодательства и портовых правил все необходимые меры к тому, чтобы облегчить и ускорить морские перевозки, препятствовать ненужным задержкам судов и по возможности ускорить и упростить осуществление таможенных и иных действующих в портах формальностей.

2. В этой связи, если иное не предусмотрено положениями настоящего Соглашения, судоходным предприятиям и судам одной Договаривающейся Стороны будет предоставляться другой Договаривающейся Стороной такое же благоприятное обращение, как и судам и судоходным предприятиям третьих стран.

Статья 6

1. Каждая из Договаривающихся Сторон признает национальность судна другой Договаривающейся Стороны на основании документов, выданных указанному судну компетентными властями этой Договаривающейся Стороны.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон признает мерительные свидетельства и другие документы судна, выданные или признаваемые другой Договаривающейся Стороной. Суды этой Договаривающейся Стороны, снабженные законными мерительными свидетельствами, будут освобождаться от повторного обмера в портах другой Договаривающейся Стороны, и вместимость судна, указанная в мерильном свидетельстве, будет приниматься за основу исчисления портовых и других корабельных сборов.

Статья 7

1. Каждая Договаривающаяся Сторона признает документы личности, выданные компетентными властями другой Договаривающейся Стороны членам экипажа, являющимся гражданами этой Договаривающейся Стороны, и предоставляет владельцам этих документов личности права, перечисленные в статьях 8 и 9 настоящего Соглашения, при соблюдении указанных в них условий.

Таковыми документами личности являются:

- со стороны Советского Союза: Паспорт моряка СССР;
- со стороны Финляндии: Финляндский паспорт моряка или Финляндский заграничный паспорт.

2. К лицу, которое не является гражданином ни Советского Союза, ни Финляндии, но владеет документом личности, соответствующим положениям Конвенции по облегчению международного морского судоходства от 9 апреля 1965 года и приложения к ней или выданным в соответствии с положениями 108-й Конвенции Международной организации труда, касающейся удостоверений личности моряков 1958 года, применяются соответствующим образом положения статей 8 и 9 настоящего Соглашения. Такой документ личности должен быть выдан государством, присоединившимся к соответствующей Конвенции, и содержать гарантию в том, что владелец документа может возвратиться в ту страну, где документ выдан.

3. К лицу, которое не является гражданином ни Советского Союза, ни Финляндии и владеет иным документом личности, чем предусмотренным в пункте 2, положения статей 8 и 9 настоящего Соглашения применяются в той мере, в какой это возможно.

Статья 8

1. Владелец упомянутых в статье 7 настоящего Соглашения документов личности разрешается в качестве члена экипажа судна одной Договаривающейся Стороны находиться на берегу в течение времени пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны без виз при условии, что они внесены в судовую роль, переданную капитаном судна компетентным властям соответствующего порта.

2. При сходе на берег и возвращении на судно члены экипажа обязаны подчиняться установленному в этом порту пограничному и таможенному контролю.

3. В случае необходимости направить упомянутого в пункте 1 члена экипажа на госпитализацию на территории другой Договаривающейся Стороны, компетентные власти этой Договаривающейся Стороны предоставят ему разрешение на пребывание на указанной территории в течение времени, необходимого для лечения.

Статья 9

1. Владелец упомянутых в статье 7 Соглашения удостоверений личности моряков разрешается въезжать в качестве пассажиров какого-либо средства транспорта на территорию другой Договаривающейся Стороны

или проезжать ее территорию транзитом, когда они направляются на свое судно или переезжают на другое судно, направляются на родину или едут по каким-либо другим причинам, которые будут одобрены властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1, моряки должны иметь соответствующие визы другой Договаривающейся Стороны, которые будут выдаваться компетентными властями в возможно короткий срок.

Статья 10

1. За исключением положений статей 7 - 9 настоящего Соглашения, на территориях Договаривающихся Сторон полностью сохраняют свою силу положения относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию морякам, которых она сочтет нежелательными.

Статья 11

1. Судебные власти одной из Договаривающихся Сторон не будут принимать к производству иски по спорам о трудовых отношениях, возникших между капитаном судна другой Договаривающейся Стороны и членами экипажа этого судна.

2. Если член экипажа судна одной Договаривающейся Стороны совершит правонарушение на борту этого судна во время его пребывания на территории другой Договаривающейся Стороны, власти этой другой Стороны не будут возбуждать против него судебного преследования без согласия дипломатического или консульского должностного лица первой Договаривающейся Стороны. Такое согласие не требуется, если:

а) правонарушение совершено против того государства, на чьей территории находится судно, или гражданина, или юридического лица этого государства, или иностранца, постоянно проживающего в этом государстве, или направлено против общественного порядка этого государства;

б) правонарушение по своему характеру является тяжким преступлением против жизни, здоровья или личной безопасности;

с) преследование является необходимым для борьбы против запрещенной торговли наркотиками.

Статья 12

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо другую аварию у берегов другой Стороны, то судно и груз будут пользоваться на территории этой Стороны преимуществами, которые предоставляются национальному судну и грузу.

2. Членам экипажа и пассажирам, равно как и самому судну и его грузу, будут оказываться во всякое время помощь и содействие в той же мере, как и национальным судам.

3. Груз и предметы, выгруженные или спасенные с судна, упомянутого в пункте 1, не будут облагаться никакими таможенными пошлинами, если только они не будут переданы для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

4. Положения этой статьи не затрагивают применение Соглашения между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Финляндской Республики о производстве спасательных работ в советских и финляндских водах от 25 августа 1971 года.

Статья 13

1. Для рассмотрения вопросов, связанных с применением настоящего Соглашения, создается смешанная комиссия. Комиссия собирается по просьбе одной из Договаривающихся Сторон.

2. Состав и деятельность упомянутой в пункте 1 комиссии будут определены компетентными ведомствами Договаривающихся Сторон.

Статья 14

Настоящее Соглашение вступит в силу через 30 дней после того, как Договаривающиеся Стороны известят друг друга о выполнении конституционных формальностей, требующихся для вступления в силу настоящего Соглашения.

Настоящее Соглашение будет оставаться в силе до тех пор, пока одна из Договаривающихся Сторон не денонсирует его с предварительным уведомлением за двенадцать месяцев.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Москве 3 апреля 1974 года в двух экземплярах, каждый на русском и финском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение о морском торговом судоходстве между Союзом Советских Социалистических Республик и Иракской Республикой

Союз Советских Социалистических Республик и Иракская Республика, исходя из обоюдного стремления укреплять и развивать двусторонние дружественные отношения в духе Договора о дружбе и сотрудничестве между Союзом Советских Социалистических Республик и Иракской Республикой от 9 апреля 1972 года, желая развивать морское торговое судоходство между двумя странами и содействовать развитию международного торгового судоходства на основе принципов свободы судоходства, решили заключить настоящее Соглашение о нижеследующем:

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Термин "судно Договаривающейся Стороны" означает любое судно, внесенное в судовой реестр этой Стороны и плавающее под ее флагом. Однако этот термин не включает военные корабли.
2. Термин "член экипажа" означает капитана и любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

С должным учетом законов и правил, действующих в обоих государствах, Договаривающиеся Стороны будут оказывать всемерное содействие свободе торгового мореплавания и воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства и мореплавания.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны будут продолжать прилагать, в пределах их законодательства, усилия к поддержанию и развитию эффективного делового сотрудничества между властями, ответственными за морской транспорт в их государствах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмениваться информацией между правительственными учреждениями, ответственными за морской транспорт в их странах, и поощрять развитие контактов между их судоходными организациями и судоходными предприятиями соответственно.

Статья 4

1. В соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны соглашаются:
 - a) способствовать участию судов Союза Советских Социалистических Республик и Иракской Республики в перевозках морем между портами их стран;
 - b) сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднять развитие перевозок морем между портами их стран;
 - c) не препятствовать участию судов одной Договаривающейся Стороны в перевозках морем между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.
2. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов третьих стран участвовать в перевозках морем между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 5

1. Во всех вопросах мореплавания, если положениями настоящего Соглашения не предусмотрено иное, Договаривающиеся Стороны будут предоставлять друг другу режим наиболее благоприятствуемой нации.
2. Положения настоящей статьи не затрагивают привилегий и льгот, которые каждая Договаривающаяся Сторона может предоставить государствам - членам региональных образований, в которых эта Сторона участвует, как, например, в Лиге Арабских Стран.

Статья 6

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны такое же обращение, какое она предоставляет своим судам, занятым в международных перевозках, в отношении свободного доступа в порты, использования услуг, предназначенных для мореплавания, и осуществления обычных коммерческих операций.
2. Положения пункта 1 настоящей статьи:
 - a) не распространяются на порты, не открытые для захода иностранных судов;
 - b) не применяются к деятельности, которая резервируется каждой из Договаривающихся Сторон для

своих организаций или предприятий, включая, в частности, национальный каботаж и морское рыболовство;

c) не обязывают одну Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны предоставляемые своим судам изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке;

d) не затрагивают применения правил, касающихся въезда и пребывания иностранцев.

Статья 7

Договаривающиеся Стороны будут принимать в пределах своего законодательства и своих портовых правил все необходимые меры к тому, чтобы облегчить и ускорить морские перевозки, не допускать ненужные задержки судов и, насколько возможно, ускорить и упростить осуществление таможенных и иных действующих в портах формальностей.

Статья 8

1. Документы, удостоверяющие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

2. Мерительные свидетельства, выданные одной из Договаривающихся Сторон, будут приниматься другой Договаривающейся Стороной и считаться имеющими равную силу со свидетельствами, выдаваемыми этой другой Стороной.

Однако положения настоящего параграфа не затрагивают никаких форм контроля, предусмотренных статьей 12 Международной конвенции по обмеру судов 1969 года.

Статья 9

Каждая из Договаривающихся Сторон будет предоставлять владельцам удостоверений личности моряков, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, перечисленные в статьях 10 и 11 настоящего Соглашения, при соблюдении соответствующих условий. Такими удостоверениями личности являются:

- для моряков на советских судах - Паспорт моряка СССР;
- для моряков на иракских судах - Иракский общегражданский паспорт или Иракское удостоверение личности моряка.

Статья 10

Владельцам упомянутых в статье 9 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается в качестве членов экипажа судна Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности, находиться в течение времени пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны в отпуске на берегу без виз на территории общины, к которой относится порт, при условии, что капитан судна передал компетентным властям список экипажа в соответствии с правилами, имеющими силу в этом порту.

При сходе на берег и возвращении на судно упомянутые лица будут подчиняться установленному в этом порту пограничному, таможенному и санитарному контролю.

Статья 11

1. Владельцам упомянутых в статье 9 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается въезжать в качестве пассажира любого вида транспорта на территорию другой Договаривающейся Стороны или следовать по ее территории транзитом, когда они направляются на свое судно или переезжают на другое судно, направляются на родину или едут по каким-либо другим причинам, которые будут одобрены властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1, моряки должны иметь действительные визы другой Договаривающейся Стороны, которые будут выдаваться компетентными властями в возможно короткий срок.

3. В случае если владелец упомянутого в статье 9 настоящего Соглашения удостоверения личности моряка не является гражданином одной из Договаривающихся Сторон, предусмотренные настоящей статьей визы для въезда на территорию или проезда транзитом по территории другой Договаривающейся Стороны будут выдаваться при условии, что Договаривающаяся Сторона, выдавшая удостоверение личности моряка, будет содействовать его возвращению на свою территорию.

Статья 12

За исключением положений статей 9 - 11 настоящего Соглашения, на территориях Договаривающихся Сторон полностью сохраняют свою силу положения относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

Статья 13

1. Судебные власти одной из Договаривающихся Сторон принимают к производству иски, связанные с соглашением о производстве работы в качестве члена экипажа на борту судна другой Договаривающейся Стороны, только с согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица страны флага судна.

2. Когда член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон совершит уголовное преступление на борту этого судна во время нахождения судна в территориальном море или внутренних водах другой Договаривающейся Стороны, власти этой другой Стороны имеют право преследовать его по закону в следующих случаях:

а) если последствия преступления распространяются на территорию этой Договаривающейся Стороны; или

б) если совершено преступление такого рода, что им нарушается спокойствие в стране или добрый порядок в территориальном море или внутренних водах; или

с) если капитан судна или консул соответствующей Договаривающейся Стороны обратится к местным властям с просьбой об оказании помощи; или

д) если это окажется необходимым для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами.

3. В случаях, указанных в пункте 2, Договаривающаяся Сторона, в территориальном море или внутренних водах которой совершено преступление, должна по просьбе капитана уведомить консульские власти другой Договаривающейся Стороны до принятия каких-либо мер и способствовать установлению контакта между указанными властями и экипажем судна. В условиях крайней срочности это уведомление может совершаться в то время, когда принимаются указанные меры.

4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи не затрагивают право контроля и расследования, которое власти каждой из Договаривающихся Сторон имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья 14

Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо другую аварию у берегов другой Стороны, то судно и груз будут пользоваться на территории этой Стороны теми же преимуществами, которые предоставляются национальному судну и грузу.

2. Членам экипажа и пассажирам, равно как самому судну и его грузу, будут оказываться во всякое время помощь и содействие в той же мере, как и национальным судам.

3. Груз и предметы, выгруженные или спасенные с судна, упомянутого в пункте 1, не будут облагаться никакими таможенными пошлинами, если только они не будут переданы для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 15

1. Каждая из Договаривающихся Сторон обеспечит исполнение решения, вынесенного судом другой Договаривающейся Стороны по гражданскому делу, имеющему отношение к:

а) использованию судна, принадлежащего или управляемого или полностью зафрахтованного первой Договаривающейся Стороной; или

б) перевозке пассажиров или грузов на подобном судне.

2. На территории одной из Договаривающихся Сторон не будет налагаться арест на судно, принадлежащее другой Договаривающейся Стороне, в связи с любым гражданским делом, упомянутым в пункте 1, при условии, что ответчик укажет своего представителя на территории первой Договаривающейся Стороны, который примет на себя вытекающие из этого юридические обязательства.

Статья 16

Для наблюдения за применением настоящего Соглашения создается Смешанная комиссия, которая будет вырабатывать детальные рекомендации для компетентных органов обеих Сторон. Смешанная комиссия собирается не реже одного раза в год или по просьбе одной из Сторон, поочередно в Москве или в Багдаде.

Статья 17

Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о завершении процедур, необходимых в соответствии с ее Конституцией для введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу через 30 дней, считая с даты последнего уведомления.

Настоящее Соглашение будет оставаться в силе до тех пор, пока одна из Договаривающихся Сторон не денонсирует его с предварительным уведомлением за двенадцать месяцев.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Москве 25 апреля 1974 года в двух экземплярах, каждый на русском и арабском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Протокол о сотрудничестве и оказании взаимной помощи в области морского торгового судоходства

В связи с подписанием Соглашения о морском торговом судоходстве между Союзом Советских Социалистических Республик и Иракской Республикой от 25 апреля 1974 года Советская и Иракская Стороны составили настоящий Протокол с целью определения направления развития двустороннего сотрудничества по некоторым практическим вопросам морского судоходства и, в частности, в области подготовки специалистов морских профессий, а также предоставления кадров для работы на торговых судах и предприятиях морского транспорта.

1. Стороны будут оказывать друг другу в пределах своих возможностей помощь и поддержку в создании и развитии их национальных торговых флотов, также как и в развитии пропускной способности их портов.

2. Советская Сторона выразила готовность предоставлять Иракской Стороне в пределах своих реальных возможностей персонал для работы в государственных судоходных предприятиях и на торговых судах Иракской Республики.

Стороны согласились в том, что порядок и условия работы советского персонала в судоходных предприятиях и на судах Иракской Республики будут определяться положениями контрактов, которые будут заключены между В/О «Техноэкспорт» и соответствующим иракским предприятием или организацией.

При этом Иракская Сторона будет представлять не позднее 1 мая текущего года в В/О «Техноэкспорт» и Министерство морского флота СССР заявки на каждый последующий год с указанием профессий и количества необходимого персонала, упомянутого выше.

3. Советская Сторона выразила готовность предоставлять Иракской Стороне возможность для обучения иракских граждан в средних и высших морских учебных заведениях СССР в пределах общей квоты мест, определенной соответствующими советско-иракскими соглашениями.

4. Стороны согласились в том, что все практические вопросы, вытекающие из настоящего Протокола, будут рассматриваться при необходимости в рамках Смешанной советско-иракской комиссии по морскому судоходству, которая создается в соответствии с Соглашением о морском торговом судоходстве между СССР и Ираком от 25 апреля 1974 года.

5. Настоящий Протокол вступит в силу одновременно с вступлением в силу Соглашения о морском торговом судоходстве между СССР и Ираком от 25 апреля 1974 года и будет оставаться в силе в течение всего периода его действия.

Стороны при этом согласились, что положения настоящего Протокола будут применяться в предварительном порядке со дня его подписания в течение последующих 12 месяцев. Если по истечении этого срока Соглашение о морском торговом судоходстве не вступит в силу, Стороны будут свободны от взаимных обязательств, предусмотренных настоящим Протоколом.

Настоящий Протокол составлен в двух экземплярах, каждый на русском и арабском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Совершено в Москве 25 апреля 1974 года.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Временным Военным Правительством Социалистической Эфиопии о торговом судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Временное Военное Правительство Социалистической Эфиопии, желая развивать торговое судоходство между двумя странами на основе равноправия и взаимной выгоды и содействовать нормальному развитию международного судоходства, договорились о нижеследующем:

Статья 1

В настоящем Соглашении:

- а) термин "торговое судоходство" означает перевозку, пассажиров и грузов морем;
- б) термин "судно Договаривающейся Стороны" означает любое судно, внесенное в судовой реестр этой Стороны и плавающее под ее флагом. Однако этот термин не включает военные корабли;
- с) термин "член экипажа" означает капитана и любое другое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмен информацией между правительственными учреждениями, ответственными за морские дела в их странах, и поощрять развитие контактов между их соответствующими судоходными организациями.

Статья 3

1. В соответствии со статьей 2 настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны соглашаются:

- а) способствовать участию судов Договаривающихся Сторон в торговом судоходстве;
- б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могли бы затруднять развитие торгового судоходства между их портами, а также международного судоходства;
- с) оказывать друг другу, в пределах имеющихся возможностей, техническое содействие в развитии торговых флотов, включая обучение моряков.

2. Суда Договаривающихся Сторон будут иметь справедливые и равные возможности участия в перевозках грузов между портами их стран.

Суда под флагом третьих стран, зафрахтованные Договаривающимися Сторонами или их соответствующими судоходными организациями, могут также участвовать в таких перевозках.

Статья 4

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны такое же обращение, какое она предоставляет судам любой третьей страны, занятым в международном сообщении, в отношении доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других сборов и использования услуг, предназначенных для судоходства.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона, насколько это совместимо с ее законодательством, предоставит судам третьих стран, зафрахтованным другой Договаривающейся Стороной или ее соответствующими судоходными организациями, такое же обращение в своих портах, какое предоставлено судам этой другой Договаривающейся Стороны.

Статья 5

Договаривающиеся Стороны будут принимать, в пределах своего законодательства и портовых правил, все необходимые меры для облегчения и ускорения морского судоходства, предотвращения ненужных задержек судов и оказания всемерного содействия осуществлению таможенных и иных действующих в портах формальностей.

Статья 6

Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо иную аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, то экипажу, пассажирам, судну и грузу будут оказаны этой последней Стороной всемерные помощь и содействие в соответствии с принятой международной практикой.

Статья 7

1. С соблюдением положений пункта 2 настоящей статьи документы, удостоверяющие национальность судов, и другие судовые документы, выданные одной Договаривающейся Стороной, будут признаваться и другой Договаривающейся Стороной.

2. Несмотря на наличие свидетельства, выданного одной Договаривающейся Стороной в отношении вместимости ее судна, компетентные власти другой Договаривающейся Стороны могут, если они считают это необходимым, определить вместимость этого судна путем его обмера в соответствии с действующими в портах законами и правилами.

Статья 8

Каждая из Договаривающихся Сторон будет предоставлять владельцам удостоверений личности моряков, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, предусмотренные в статьях 9 и 10 настоящего Соглашения, при соблюдении соответствующих условий. Такими удостоверениями личности являются: для моряков советских судов - Паспорт моряка СССР; для моряков эфиопских судов - Книжка эфиопского моряка и эфиопский паспорт.

Статья 9

Владельцам упомянутых в статье 8 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается в качестве членов экипажа судна Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности моряка, находиться в течение времени пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны в отпуске на берегу без виз при условии, что капитан судна передал компетентным властям список экипажа в соответствии с правилами, действующими в этом порту.

При сходе на берег и возвращении на судно упомянутые лица подлежат действующему в этом порту пограничному и таможенному контролю.

Статья 10

1. Владельцам упомянутых в статье 8 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков будет разрешено въезжать в качестве пассажира любого вида транспорта на территорию другой Договаривающейся Стороны или проезжать через ее территорию транзитом с целью:

- a) прибытия на свое судно;
- b) перевода на другое судно;
- c) возвращения на родину или с любой иной целью, одобренной властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, указанных в пункте 1 настоящей статьи, моряки должны иметь соответствующие визы другой Договаривающейся Стороны, которые будут выдаваться компетентными властями в возможно короткий срок.

Статья 11

С соблюдением положений статей 8-10 настоящего Соглашения на территориях Договаривающихся Сторон полностью сохраняют свою силу правила относительно въезда, пребывания и выезда иностранных граждан.

Статья 12

1. Судебные власти одной из Договаривающихся Сторон не будут принимать к производству иски, связанные с договором найма на работу в качестве члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны, без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица страны флага судна.

2. Уголовная юрисдикция одной Договаривающейся Стороны не будет осуществляться в отношении правонарушений, совершенного на борту судна другой Договаривающейся Стороны во время его пребывания во внутренних водах первой Договаривающейся Стороны, без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица страны флага судна, если только, по мнению компетентных местных властей:

- a) последствия правонарушения не распространяются на территорию страны пребывания; или
- b) правонарушение не такого рода, что им нарушается спокойствие, общественный порядок или безопасность страны пребывания; или
- c) правонарушение не является тяжким преступлением; или
- d) правонарушение не совершено иным лицом, чем член экипажа этого судна.

3. Положения пункта 2 настоящей статьи не затрагивают право контроля и расследования, которое власти каждой Договаривающейся Стороны имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья 13

1. Если будет возбуждено гражданское дело в судебных органах одной Договаривающейся Стороны относительно:

- a) эксплуатации любого судна, занятого в коммерческой деятельности; или
- b) перевозки пассажиров или груза на любом таком судне, то это дело, независимо от того, имеет ли другая Договаривающаяся Сторона заинтересованность в этом судне или грузе, будет рассматриваться в

соответствии с обычными юридическими процедурами, применяемыми в этих судебных органах по гражданским делам.

2. На территории одной из Договаривающихся Сторон не будет подлежать задержанию или аресту судно, принадлежащее на праве собственности другой Договаривающейся Стороне, в связи с любым гражданским делом.

Каждая Договаривающаяся Сторона, однако, примет необходимые административные меры для исполнения любого решения суда другой Договаривающейся Стороны или соглашения сторон о разрешении спора, зарегистрированного в таком суде и имеющего силу судебного решения, вынесенных по гражданскому делу, указанному в пункте 1 настоящей статьи.

Статья 14

Смешанная комиссия, состоящая из представителей компетентных властей Договаривающихся Сторон, будет периодически собираться по просьбе любой из Сторон на заседания по вопросам, касающимся настоящего Соглашения.

Статья 15

1. Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Договаривающуюся Сторону о завершении процедур, необходимых согласно ее соответствующим законам и правилам для введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу с даты последнего уведомления.

2. Настоящее Соглашение будет действовать в течение неопределенного срока и оставаться в силе до истечения шести месяцев с того дня, когда одна Договаривающаяся Сторона уведомит в письменной форме другую Сторону о своем намерении прекратить его действие.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Аддис-Абебе 4 августа 1978 года в двух экземплярах на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Аргентинской Республики о морском судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Аргентинской Республики,
воодушевленные общим желанием расширять торговый обмен между обеими странами,
полагая, что двусторонний обмен товарами должен сопровождаться эффективным обменом морскими
транспортными услугами,
стремясь стимулировать развитие морского судоходства между двумя странами,
договорились о нижеследующем:

Статья 1

Для целей применения настоящего Соглашения:

а) "судно Договаривающейся Стороны" означает любое судно, зарегистрированное в соответствии с законодательством, действующим в любом из двух государств, и несущее его флаг, за исключением:

- военных кораблей;
- других судов, используемых исключительно вооруженными силами, когда они не заняты в коммерческих перевозках;
- исследовательских судов (гидрографических, океанографических и научных);
- рыболовных судов, когда они не заняты в коммерческих перевозках своего продукта.

б) "член экипажа" означает любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна одной из Договаривающихся Сторон выполнением обязанностей, связанных с судовождением, эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

1. Суды Договаривающихся Сторон будут иметь равное право участия в перевозках грузов, являющихся предметом торгового обмена между обеими странами, включая грузы, которые пользуются специальными льготными режимами в каком-либо из двух государств.

2. В случае, если одна из Договаривающихся Сторон окажется не в состоянии осуществлять перевозку в соответствии с тем, что установлено в предыдущем пункте, указанная перевозка будет осуществлена на судах другой Договаривающейся Стороны.

3. Если не окажется в наличии тоннажа судов ни под аргентинским, ни под советским флагами, то судовладельцы каждой из Договаривающихся Сторон будут иметь право использовать зафрахтованные суда третьего флага для перевозки своей доли грузов.

4. Компетентные власти Договаривающихся Сторон будут предпринимать необходимые согласованные меры к тому, чтобы перевозки осуществлялись на справедливой и взаимовыгодной основе, принимая во внимание структуру торгового обмена.

Статья 3

1. Для выполнения настоящего Соглашения аргентинские и советские судовладельцы, назначенные компетентными властями, установят наиболее приемлемый способ предоставления совместных упорядоченных и эффективных услуг.

2. Такая договоренность между судовладельцами обеих стран подлежит одобрению соответствующими компетентными властями в соответствии с законодательством каждого государства.

Статья 4

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Стороны, осуществляющим перевозки, к которым относится настоящее Соглашение, такое же обращение, каким пользуются суда национального флага в том, что касается посадки и высадки пассажиров, портовых сборов и налогов, предоставления услуг по буксировке, погрузке, выгрузке грузов и стивидорным операциям, использования причалов, консульских пошлин, навигационных сборов, швартовки, пребывания в порту и цены на горючее, используемое судном.

2. Положения предыдущего пункта не применяются:

- а) в портах, закрытых для захода иностранных судов;
- б) в отношении правил об обязательной лоцманской проводке иностранных судов;
- в) в отношении правил въезда и пребывания иностранных граждан на территории каждой Договаривающейся Стороны;
- г) в отношении деятельности, которая в соответствии с законодательством каждого государства резервируется для национальных организаций, компаний или граждан, в частности, спасательных и судоподъемных работ, буксировки и других портовых и судоходных услуг;

д) в отношении каботажных перевозок, то есть перевозок, которые осуществляются между портами или географическими пунктами одной и той же страны в соответствии с ее законодательством.

Статья 5

1. К судам под флагами третьих стран, зафрахтованных судовладельцами Договаривающихся Сторон и используемым для перевозок, к которым относится настоящее Соглашение, будут также применяться в портах другой Стороны положения статьи 4 настоящего Соглашения, поскольку это не противоречит законодательству этого государства.

2. Контракты на фрахтование упомянутых выше судов должны быть санкционированы компетентными властями, когда это требуется законодательством любой из Договаривающихся Сторон.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны предпримут, в пределах их соответствующего законодательства, все меры к тому, чтобы облегчать морские перевозки, обработку и отправку судов другой Договаривающейся Стороны, избегая ненужных задержек и упрощая, по мере возможности, таможенные и портовые формальности таким образом, чтобы исключить неравное или менее благоприятное обращение, нежели то, которое применяется к судам третьих флагов.

Статья 7

Применение настоящего Соглашения не будет означать дискриминацию, необоснованный отказ от грузов, задержки в погрузке, удорожание фрахта, предоставление скидок или принятие мер, означающих применение практики несправедливой конкуренции, которая наносила бы ущерб торговому обмену между обеими странами и участием судов обоих флагов.

Статья 8

Каждая Договаривающаяся Сторона будет признавать документы, удостоверяющие национальность судов, осуществляющих перевозки, к которым относится настоящее Соглашение, а также иные судовые документы, выданные компетентными органами другой Стороны.

Статья 9

Компетентные власти Договаривающихся Сторон обмениваются информацией для того, чтобы удостовериться, что суда обоих флагов будут обмеряться в соответствии с эквивалентными нормами.

Статья 10

1. Договаривающиеся Стороны будут признавать в отношении членов экипажей судов другой Стороны документы, выданные в соответствии с законодательством государства флага судна, и будут уважать требования иммиграционного и санитарного контроля в соответствии с действующими в каждой стране нормами.

2. Члены экипажей судов одной Договаривающейся Стороны могут получать разрешения для схода на берег и посещения территории другой Стороны в то время, когда судно находится в порту.

3. На членов экипажа при их сходе на берег и возвращении на борт будут распространяться нормы иммиграционного, таможенного и санитарного контроля, действующие в данном порту.

Статья 11

Договаривающиеся Стороны будут способствовать быстрому и бесперебойному погашению и переводу сумм, которые в виде платежа фрахта получают судовладельцы, участвующие в перевозках, к которым относится настоящее Соглашение, в соответствии с действующими между двумя государствами нормами, регулирующими взаимные платежи.

Статья 12

1. Компетентные власти Договаривающихся Сторон будут осуществлять по просьбе любого из них консультативные встречи для того, чтобы способствовать улучшению средств реализации настоящего Соглашения и для изучения специфических проблем, которые в свете накопленного опыта потребуют особого внимания.

2. Указанные встречи будут осуществляться в течение 90 дней с момента извещения о соответствующей просьбе на территории Стороны, которая попросила о консультации, если не будет достигнуто иной договоренности.

Статья 13

1. Для целей настоящего Соглашения под компетентными властями понимаются: в Союзе Советских Социалистических Республик - Министерство морского флота и в Аргентинской Республике - Субсекретариат торгового флота Государственного секретариата транспорта и общественных работ Министерства экономики.

2. Если одна из Договаривающихся Сторон изменит компетенцию, установленную в предыдущем пункте, то она известит другую Сторону по дипломатическим каналам о назначении нового органа.

Статья 14

1. Настоящее Соглашение вступит в силу в день, когда обе Договаривающиеся Стороны взаимно уведомят друг друга о его одобрении в соответствии с их конституционными нормами.

2. Настоящее Соглашение будет оставаться в силе в течение пяти лет и будет автоматически продлеваться на последующие пятилетние периоды, если любая из Договаривающихся Сторон не денонсирует его за двенадцать месяцев до истечения соответствующего срока его действия.

3. Поправки, которые могут быть внесены в настоящее Соглашение, вступят в силу путем обмена дипломатическими нотами.

Совершено в Буэнос-Айресе, столице Аргентинской Республики, 24 августа 1974 года в двух подлинных экземплярах, каждый на русском и испанском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Аргентинской Республики об устранении двойного налогообложения в области международных морских и воздушных перевозок

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Аргентинской Республики, желая устранить двойное налогообложение в отношении международных морских и воздушных перевозок, договорились о нижеследующем:

Статья 1 Определения

Для целей применения настоящего Соглашения приводимые ниже термины имеют следующее значение:

1. Термин “предприятие Договаривающегося государства” означает предприятие, эксплуатируемое физическим или юридическим лицом, которое в целях налогообложения считается лицом с постоянным местопребыванием в одном из Договаривающихся государств в соответствии с законами, действующими в этом государстве. Если это лицо имеет постоянное местопребывание в обоих Договаривающихся государствах, для целей настоящего Соглашения будет считаться, что оно имеет постоянное местопребывание в том государстве, в котором находится его фактический руководящий орган.

2. Термин “международная перевозка” означает перевозку людей или грузов, осуществляемую на собственных либо арендованных или зафрахтованных у третьих лиц морских или воздушных судах между портом или аэропортом Союза Советских Социалистических Республик и портом или аэропортом Аргентинской Республики либо между портом или аэропортом Союза Советских Социалистических Республик или портом или аэропортом Аргентинской Республики и портом или аэропортом третьей страны.

Вышеуказанный термин включает также сдачу упомянутыми в пункте 1 предприятиями в аренду третьим лицам морского или воздушного судна в целях осуществления международных перевозок.

3. Термин “налогообложение” охватывает как национальные, так и местные налоги, применимые к доходу и имуществу.

Статья 2 Доходы предприятий и вознаграждения членов экипажей

1. Доходы от международных перевозок, получаемые предприятиями по осуществлению морских или воздушных перевозок, могут подлежать налогообложению лишь в том Договаривающемся государстве, в котором эти предприятия имеют постоянное местопребывание.

2. Доходы от продажи движимого и недвижимого имущества, принадлежащего предприятиям по осуществлению международных перевозок, которое непосредственно и исключительно связано с указанной деятельностью, могут подлежать налогообложению лишь в том Договаривающемся государстве, в котором эти предприятия имеют постоянное местопребывание.

3. Доходы от продажи морских и воздушных судов, используемых в международных перевозках, могут подлежать налогообложению лишь в том Договаривающемся государстве, в котором предприятие - владелец этих судов имеет постоянное местопребывание.

4. Вознаграждения, получаемые в связи с работой на борту морского или воздушного судна, используемого в международных перевозках, могут подлежать налогообложению лишь в том Договаривающемся государстве, в котором работодатель имеет постоянное местопребывание.

Статья 3 Имущество

Имущество, принадлежащее предприятиям по осуществлению международных перевозок, которое непосредственно и исключительно связано с указанной деятельностью, может подлежать налогообложению лишь в том Договаривающемся государстве, в котором предприятие - владелец этого имущества имеет постоянное местопребывание.

Статья 4 Вступление в силу, применение и денонсация Соглашения

1. Настоящее Соглашение будет временно применяться с даты его подписания и вступит в силу со дня последнего из уведомлений, которыми Стороны известят друг друга о выполнении их соответствующих конституционных процедур. Несмотря на вышеизложенное, настоящее Соглашение будет применяться,

кроме того, в отношении причитающихся за прошлые налоговые годы и не уплаченных на день его подписания налогов на доходы, указанные в пункте 1 статьи 2, по требованиям об уплате которых еще не истек срок давности.

2. Настоящее Соглашение может быть в любой момент денонсировано по дипломатическим каналам с предварительным уведомлением не менее чем за 6 месяцев до окончания календарного года. В этом случае Соглашение прекратит свое действие с 1 января следующего года.

Совершено в Буэнос-Айресе 30 марта 1979 года в двух подлинных экземплярах на русском и испанском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Португальской Республики о морском судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Португальской Республики,
желая развивать торговое мореплавание между двумя странами и содействовать развитию международного судоходства на основе принципов свободы торгового судоходства,
решили заключить настоящее Соглашение.

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Термин “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, внесенное в судовой реестр этой Стороны и плавающее под ее флагом. Однако этот термин не включает военные корабли.

2. Термин “член экипажа” означает капитана и любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут оказывать всевозможное содействие свободе торгового мореплавания и воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны будут продолжать прилагать в пределах их соответствующего законодательства все усилия к поддержанию и развитию эффективных деловых отношений между властями, ответственными за морской транспорт в их странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмениваться информацией между правительственными учреждениями, ответственными за морские дела в их странах, и поощрять развитие контактов между их соответствующими судоходными предприятиями.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются следовать в международном торговом судоходстве в возможных пределах принципам свободой и справедливой конкуренции. В частности, они соглашаются:

а) способствовать участию судов Союза Советских Социалистических Республик и Португальской Республики в перевозках между портами их стран;

б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднять развитие перевозок между портами их стран;

в) не затруднять участие судов одной Договаривающейся Стороны в перевозках между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.

2. Судоходные предприятия обеих Договаривающихся Сторон будут иметь право на равную долю в перевозках грузов двусторонней торговли между их портами.

3. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов третьих стран участвовать в перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны такое же обращение, какое она предоставляет своим судам, занятым в международных сообщениях, в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других сборов и налогов, использования услуг, предназначенных для мореплавания, и осуществления обычных коммерческих операций.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи:

а) не распространяются на порты, не открытые для захода иностранных судов;

б) не применяются к деятельности, которая резервируется каждой из Договаривающихся Сторон для своих соответствующих организаций или предприятий, включая, в частности, национальный каботаж и морское рыболовство;

в) не обязывает одну Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся

Стороны предоставляемые своим судам изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке;

d) не затрагивают применение правил, касающихся въезда и пребывания иностранцев.

3. Если в настоящем Соглашении не предусмотрено иное, во всех вопросах торгового мореплавания каждая Договаривающаяся Сторона предоставит другой Договаривающейся Стороне режим наиболее благоприятствуемой нации.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны будут принимать в пределах своего законодательства и портовых правил все необходимые меры к тому, чтобы облегчать и ускорять морские перевозки, предотвращать ненужные задержки судов и по возможности ускорять и упрощать осуществление таможенных и иных действующих в портах формальностей.

Статья 7

1. Документы, удостоверяющие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

2. Суды каждой из Договаривающихся Сторон, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, будут освобождаться от вторичного обмена в портах другой Стороны.

Статья 8

Каждая из Договаривающихся Сторон будет предоставлять владельцам удостоверений личности моряков, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, предусмотренные в статьях 9 и 10 настоящего Соглашения, при соблюдении соответствующих условий. Такими удостоверениями личности являются:

для моряков на советских судах - "Паспорт моряка СССР";

для моряков на португальских судах - португальская "Мореходная книжка".

Статья 9

Владельцам упомянутых в статье 8 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков, являющимся членами экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон, разрешается находиться в течение времени пребывания этого судна в порту другой Договаривающейся Стороны в отпуске на берегу без виз при условии, что соответствующий список экипажа был передан компетентным властям в соответствии с правилами, имеющими силу в этом порту.

При сходе на берег и возвращении на судно упомянутые лица подчиняются установленному в этом порту пограничному и таможенному контролю.

Статья 10

1. Владельцам упомянутых в статье 8 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается въезжать в качестве пассажира какого-либо средства транспорта на территорию другой Договаривающейся Стороны или проезжать ее территорию транзитом, когда они направляются на свое судно или переезжают на другое судно, направляются на родину или едут по каким-либо другим причинам, которые будут одобрены властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1, моряки должны иметь соответствующие визы другой Договаривающейся Стороны, которые будут выдаваться компетентными властями в возможно короткий срок.

3. В случае если владелец упомянутого в статье 8 настоящего Соглашения удостоверения личности моряка не является гражданином одной из Договаривающихся Сторон, предусмотренные настоящей статьей визы для въезда на территорию или транзитного проезда по территории другой Договаривающейся Стороны будут выдаваться при условии, что такому владельцу гарантируется возвращение на территорию Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности моряка.

Статья 11

1. За исключением положений статей 8 - 10 настоящего Соглашения на территориях Договаривающихся Сторон сохраняют свою силу положения относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию морякам, которых она сочтет нежелательными.

Статья 12

1. Судебные власти одной из Договаривающихся Сторон принимают к производству иски, связанные с соглашением о производстве работы в качестве члена экипажа на борту судна другой Договаривающейся Стороны, только с согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица этой другой Стороны.

2. Когда член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон совершит правонарушение на борту этого судна во время нахождения судна во внутренних водах другой Договаривающейся Стороны, власти этой другой Стороны не преследуют его по закону без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица страны флага судна.

3. Положения пункта 2 настоящей статьи не применяются в связи с любым правонарушением, совершенным на борту судна одной из Договаривающихся Сторон:

- а) если последствия правонарушения распространяются на территорию другой Стороны; или
- б) если правонарушение затрагивает общественный порядок на территории этой последней Стороны или ее безопасность; или
- с) если правонарушение по законам этой Стороны является тяжким преступлением; или
- д) если правонарушение совершено против какого-либо иного лица, кроме члена экипажа этого судна; или
- е) если преследование является необходимым для борьбы против запрещенной торговли наркотиками.

4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи не затрагивают право контроля и расследования, которое власти каждой из Договаривающихся Сторон имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья 13

Судоходное предприятие, которое имеет свой центральный орган управления и контроля на территории одной из Договаривающихся Сторон и не осуществляет свою деятельность через филиал или агентство на территории другой Договаривающейся Стороны, не будет облагаться или платить на территории этой другой Договаривающейся Стороны налогов, непосредственно связанных со своей деятельностью по осуществлению морских перевозок и доставке на причал грузов и пассажиров; однако для целей настоящей статьи судоходное предприятие не будет рассматриваться как осуществляющее свою деятельность через филиал или агентство на территории другой Договаривающейся Стороны лишь по той причине, что оно осуществляет свою деятельность на этой территории через брокера, выполняющего свои обычные функции.

Статья 14

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо иную аварию у берегов другой Стороны, то судно и груз будут пользоваться на территории этой другой Стороны теми же преимуществами и льготами, а также нести такую же ответственность, как и судно этой Стороны и его груз.

2. Членам экипажа и пассажирам, равно как и самому судну и его грузу, будут оказываться во всякое время помощь и содействие в той же мере, как и судам этой последней Стороны.

3. Ничто в настоящей статье не затрагивает права предъявлять любой иск за спасание, помощь или содействие, оказанные судну, его пассажирам, экипажу и грузу.

4. Потерпевшее аварию судно, груз, оборудование и оснастка, запасы и иные предметы с этого судна, если они не переданы для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны, не облагаются таможенными пошлинами или иными сборами любого вида, налагаемыми в связи с ввозом.

5. Ничто в положениях пункта 4 настоящей статьи не может быть истолковано как препятствующее применению законов и правил Договаривающихся Сторон в отношении временного хранения товаров.

Статья 15

1. Каждая из Договаривающихся Сторон обеспечит возмещение по претензиям на основании решения, вынесенного судом другой Договаривающейся Стороны по гражданскому делу, имеющему отношение к:

- а) использованию судна, принадлежащего или управляемого или полностью зафрахтованного первой Договаривающейся Стороной; или
- б) перевозке пассажиров или грузов на подобном судне.

2. На территории одной из Договаривающихся Сторон не будет налагаться арест на судно, принадлежащее другой Договаривающейся Стороне, в связи с любым гражданским делом, упомянутым в пункте 1, при условии, что судовладелец укажет своего представителя на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 16

1. В целях обеспечения выполнения настоящего Соглашения создается Смешанная комиссия, которая будет представлять соответствующие рекомендации компетентным властям обеих Сторон. Смешанная комиссия собирается по просьбе любой из Сторон не реже одного раза в год.

2. Состав и сфера деятельности Комиссии, упомянутой в пункте 1, будут определены компетентными морскими властями Договаривающихся Сторон.

Статья 17

Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о завершении процедур, необходимых по ее внутреннему законодательству для введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу через 30 дней, считая с даты последнего уведомления.

Настоящее Соглашение будет оставаться в силе до истечения двенадцати месяцев с того дня, когда любая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о своем желании денонсировать Соглашение.

Совершено в Москве 20 декабря 1974 года в двух экземплярах, каждый на русском и португальском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Гвинея-Бисау о морском торговом судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Республики Гвинея-Бисау, желая развивать торговое мореплавание между двумя странами и содействовать развитию международного судоходства на основе принципов свободы торгового судоходства, решили заключить настоящее Соглашение.

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Термин “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, внесенное в судовой реестр этой Стороны и плавающее под ее флагом. Однако этот термин не включает военные корабли.

2. Термин “член экипажа” означает капитана и любое лицо действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут оказывать все возможное содействие свободе торгового мореплавания и воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны будут прилагать, в пределах их соответствующего законодательства, все усилия к поддержанию и развитию эффективного делового сотрудничества между властями, ответственными за морской транспорт в их странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмениваться информацией между правительственными учреждениями, ответственными за морские дела в их странах, и поощрять развитие контактов между их соответствующими судоходными предприятиями.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:

а) способствовать участию судов Союза Советских Социалистических Республик и Республики Гвинея-Бисау в перевозках между портами их стран;

б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднять развитие перевозок между портами их стран;

с) не затруднять участие судов одной Договаривающейся Стороны в перевозках между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов третьих стран участвовать в перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны, занятым в международных сообщениях, в отношении доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других сборов и налогов, использования услуг, предназначенных для мореплавания, и осуществления обычных коммерческих операций такой же режим, который она предоставляет судам любой третьей страны.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи:

а) не распространяются на порты, не открытые для захода иностранных судов;

б) не применяются к деятельности, которая резервируется каждой из Договаривающихся Сторон для своих соответствующих организаций или предприятий, включая, в частности, национальный каботаж и рыболовство;

с) не обязывают одну Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны предоставляемые своим судам изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке;

д) не затрагивают применение правил, касающихся въезда и пребывания иностранцев.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны будут принимать, в пределах своего законодательства и портовых правил, все необходимые меры к тому, чтобы облегчать и ускорять морские перевозки, предотвращать ненужные

задержки судов и, по возможности, ускорять и упрощать осуществление таможенных и иных действующих в портах формальностей.

Статья 7

1. Документы, удостоверяющие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

2. Суда каждой из Договаривающихся Сторон, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, будут освобождаться от вторичного обмера в портах другой Стороны.

Статья 8

Каждая из Договаривающихся Сторон будет предоставлять владельцам удостоверений личности моряков, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, предусмотренные в статьях 9 и 10 настоящего Соглашения, при соблюдении соответствующих условий. Такими удостоверениями личности являются:

для моряков на советских судах - Паспорт моряка СССР,

для моряков на судах Республики Гвинея-Бисау - удостоверение личности моряка и паспорт Республики Гвинея-Бисау.

Статья 9

Владельцам упомянутых в статье 8 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков, являющимся членами экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон, разрешается находиться в течение времени пребывания этого судна в порту другой Договаривающейся Стороны в отпуске на берегу без виз при условии, что соответствующий список экипажа был передан компетентным властям в соответствии с правилами, имеющими силу в этом порту.

При сходе на берег и возвращении на судно упомянутые лица подчиняются: установленному в этом порту пограничному и таможенному контролю.

Статья 10

1. Владельцам упомянутых в статье 8 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается въезжать в качестве пассажира какого-либо средства транспорта на территорию другой Договаривающейся Стороны или проезжать ее территорию транзитом, когда они направляются на свое судно или переезжают на другое судно, направляются на родину или едут по каким-либо другим причинам, которые будут одобрены властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1, моряки должны иметь соответствующие визы другой Договаривающейся Стороны, которые будут выдаваться компетентными властями в возможно короткий срок.

3. В случае, если владелец упомянутого в статье 8 настоящего Соглашения удостоверения личности моряка не является гражданином одной из Договаривающихся Сторон, предусмотренные настоящей статьей визы для въезда на территорию или транзитного проезда по территории другой Договаривающейся Стороны будут выдаваться при условии, что такому владельцу гарантируется возвращение на территорию Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности моряка.

Статья 11

1. За исключением положений статей 8-10 настоящего Соглашения, на территориях Договаривающихся Сторон сохраняют свою силу положения относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию морякам, которых она сочтет нежелательными.

Статья 12

1. Судебные власти одной из Договаривающихся Сторон принимают к производству иски, связанные с соглашением о производстве работы в качестве члена экипажа на борту судна другой Договаривающейся Стороны, только с согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица этой другой Стороны.

2. Когда член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон совершит правонарушение на борту этого судна во время нахождения судна во внутренних водах другой Договаривающейся Стороны, власти этой другой Стороны не преследуют его по закону без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица страны флага судна.

3. Положения пункта 2 настоящей статьи не применяются в связи с любым правонарушением, совершенным на борту судна одной из Договаривающихся Сторон:-

а) если последствия правонарушения распространяются на территорию другой Стороны; или

б) если правонарушение затрагивает общественный порядок на территории этой последней Стороны или ее безопасность; или

с) если правонарушение по законам этой Стороны является тяжким преступлением; или

д) если правонарушение совершено против какого-либо иного лица, кроме члена экипажа этого судна;

или

е) если преследование является необходимым для борьбы против запрещенной торговли наркотиками.

4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи не затрагивают право контроля и расследования, которое власти каждой из Договаривающихся Сторон имеют и соответствии со своим законодательством.

Статья 13

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо иную аварию у берегов другой Стороны, то судно и груз будут пользоваться на территории этой другой Стороны теми же преимуществами и льготами, а также нести такую же ответственность, как и судно этой Стороны и его груз.

2. Членам экипажа и пассажирам, равно как и самому судну и его грузу, будут оказываться во всякое время помощь и содействие в той же мере, как и судам этой последней Стороны.

3. Потерпевшее аварию судно, груз, оборудование и оснастка, запасы и иные предметы с этого судна, если они не переданы для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны, не облагаются таможенными пошлинами или иными сборами любого вида, налагаемыми в связи с ввозом.

4. Ничто в положениях пункта 4 настоящей статьи не может быть истолковано как препятствующее применению законов и правил Договаривающихся Сторон в отношении временного хранения товаров.

5. Положения настоящей статьи не затрагивают права предъявлять любой иск за спасание, помощь или содействие, оказанные судну, его пассажирам, эки-пажу и грузу.

Статья 14

1. Каждая из Договаривающихся Сторон обеспечит возмещение по претензиям на основании решения, вынесенного судом другой Договаривающейся Стороны по гражданскому делу, имеющему отношение к:

а) использованию судна, принадлежащего или управляемого или полностью зафрахтованного первой Договаривающейся Стороной; или

б) перевозке пассажиров или грузов на подобном судне.

2. На территории одной из Договаривающихся Сторон не будет налагаться арест на судно, принадлежащее другой Договаривающейся Стороне, в связи с любым гражданским делом, упомянутым в пункте 1, при условии, что судовладелец укажет своего представителя на территории первой Договаривающейся Стороны.

Статья 15

1. В целях обеспечения выполнения настоящего Соглашения создается Смешанная Комиссия, которая будет представлять соответствующие рекомендации компетентным властям обеих Сторон. Смешанная Комиссия собирается по просьбе любой из Сторон не реже одного раза в год.

2. Состав и сфера деятельности Комиссии, упомянутой в пункте 1, будут определены компетентными морскими властями Договаривающихся Сторон.

Статья 16

Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о завершении процедур, необходимых по ее внутреннему законодательству для введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу через 30 дней, считая с даты последнего уведомления.

Настоящее Соглашение будет оставаться в силе до истечения двенадцати месяцев с того дня, когда любая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о своем желании денонсировать Соглашение.

Совершено в Бисау 25 ноября 1975 года в двух экземплярах, каждый на русском и португальском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Греческой Республики о торговом судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Греческой Республики, желая развивать торговое судоходство между двумя странами и содействовать развитию международного судоходства на основе принципов свободы торгового мореплавания, признавая в этой связи, что относящиеся к мореплаванию положения Конвенции о торговле и мореплавании между СССР и Грецией от 11 июня 1929 года, которые до сих пор удовлетворяли интересы судоходства обеих стран, в настоящее время нуждаются в развитии более современными положениями, решили заключить настоящее Соглашение.

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Термин “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, внесенное в судовой реестр этой Стороны и плавающее под ее флагом. Однако этот термин не включает:

- а) военные корабли;
- б) суда, выполняющие исключительно административные или государственные функции;
- с) научно-исследовательские суда.

2. Термин “член экипажа” означает капитана и любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут развивать двусторонние отношения в области торгового судоходства на основе принципов свободы торгового мореплавания и воздерживаться от таких действий, которые могли бы нанести ущерб развитию международного судоходства на основе упомянутых принципов.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны, в пределах их соответствующего законодательства, будут продолжать свои усилия по поддержанию и развитию эффективного сотрудничества между властями, ответственными за морские вопросы в их странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмен информацией между их соответствующими властями, ответственными за морские вопросы в их странах, а также поощрять развитие контактов между их судоходными организациями и предприятиями.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются следовать в международном судоходстве, в возможных пределах, принципам свободной и справедливой конкуренции и, в частности:

- а) способствовать участию судов Союза Советских Социалистических Республик и Греческой Республики в перевозках морем между портами их стран;
- б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могли бы затруднять развитие перевозок морем между портами их стран;
- с) воздерживаться от принятия мер, которые могут ограничить возможности судов Договаривающихся Сторон участвовать в перевозках морем между портами Договаривающихся Сторон и портами третьих стран.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов третьих стран участвовать в перевозках морем портами Договаривающихся Сторон.

Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны такое же обращение, какое она предоставляет своим судам, занятым в международных сообщениях, в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других сборов и налогов, использования услуг, предназначенных для мореплавания, и осуществления обычных коммерческих операций.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи:

- а) не применяются к портам, не открытым для захода иностранных судов;
- б) не затрагивают правил, касающихся въезда и пребывания иностранцев;
- с) не применяются к деятельности, резервируемой каждой из Договаривающихся Сторон для своих организаций или предприятий, включая, в частности, каботаж, морское рыболовство, лоцманскую проводку,

буксировку и спасание;

d) не обязывают одну Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны предоставляемые своим судам изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке.

Статья 6

1. Если настоящим Соглашением не предусмотрено иное, во всех вопросах торгового мореплавания Договаривающиеся Стороны предоставят друг другу режим наиболее благоприятствуемой нации.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи не распространяются:

a) на преимущества, вытекающие из таможенного союза любого рода, членом которого является или может стать каждая из Договаривающихся Сторон;

b) на преимущества, которые каждая из Договаривающихся Сторон предоставила или предоставит соседним с ней странам.

Статья 7

Договаривающиеся Стороны будут принимать, в пределах их законодательства и портовых правил, а также их обязательств по международному праву, все необходимые меры к облегчению и ускорению морских сообщений, предотвращению ненужных задержек судов и, насколько это возможно, к ускорению и упрощению осуществления таможенных и иных действующих в портах формальностей.

Статья 8

1. Документы, удостоверяющие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

2. Суда каждой из Договаривающихся Сторон, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, не будут подвергаться переобмеру в портах другой Стороны, и тоннаж судна, указанный в свидетельстве, будет приниматься за основу для исчисления портовых сборов любого рода или наименования.

Статья 9

1. Каждая из Договаривающихся Сторон признает удостоверения личности, выданные компетентными властями другой Договаривающейся Стороны членам экипажа, являющимся гражданами этой Стороны, и предоставляет владельцам этих удостоверений личности права, упомянутые в статьях 10 и 11 настоящего Соглашения, при соблюдении указанных в них условий.

Таковыми удостоверениями личности являются:

- со стороны Советского Союза: Паспорт моряка СССР;

- со стороны Греции: Греческая книжка моряка или Греческий паспорт.

2. Положения статей 10 и 11 настоящего Соглашения применяются соответствующим образом к любому лицу, которое не является ни советским, ни греческим гражданином, но владеет удостоверением личности, соответствующим положениям Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года и Приложения к ней или выданным в соответствии с Конвенцией N 108 Международной организации труда, касающейся удостоверений личности моряков, 1958 года. Такое удостоверение личности должно быть выдано государством, являющимся участником соответствующей Конвенции, и содержать гарантию в том, что владелец документа может возвратиться в ту страну, где документ выдан.

3. Положения статей 10 и 11 настоящего Соглашения применяются, насколько это возможно, к любому лицу, которое не является ни советским, ни греческим гражданином и владеет иным удостоверением личности, чем упомянутые в пункте 2 настоящей статьи.

Статья 10

Владельцам упомянутых в статье 9 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается в качестве членов экипажа судна Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности, находиться в течение времени пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны в отпуске на берегу без виз при условии, что капитан судна передал компетентным властям список экипажа в соответствии с правилами, действующими в этом порту.

При сходе на берег и возвращении на судно упомянутые лица подчиняются действующему в этом порту пограничному и таможенному контролю.

Статья 11

1. Владельцам упомянутых в статье 9 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается въезжать в качестве пассажиров любого средства транспорта на территорию другой Договаривающейся Стороны или следовать через ее территорию транзитом, когда они направляются на свое судно или переезжают на другое судно, направляются на родину или едут по любой другой причине, которая будет одобрена властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, моряки должны иметь соответствующие визы другой Договаривающейся Стороны, которые будут выдаваться компетентными властями в возможно короткий срок.

3. В случае, если владелец упомянутого в статье 9 настоящего Соглашения удостоверения личности моряка не является гражданином ни одной из Договаривающихся Сторон, предусмотренные настоящей статьей

визы для въезда на территорию или транзитного проезда по территории другой Договаривающейся Стороны будут выдаваться при условии, что такому владельцу гарантируется возвращение на территорию Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности моряка.

Статья 12

1. За исключением положений статей 9-11 настоящего Соглашения, на территориях Договаривающихся Сторон полностью сохраняют свою силу правила относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию морякам, которых она сочтет нежелательными.

Статья 13

1. Судебные власти одной Договаривающейся Стороны не будут принимать к производству гражданские дела, связанные с соглашением о производстве работы в качестве члена экипажа на борту судна другой Договаривающейся Стороны.

2. Когда член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон совершит правонарушение на борту этого судна во время нахождения судна во внутренних водах другой Договаривающейся Стороны, власти этой другой Стороны не будут преследовать его по закону без согласия компетентных дипломатических или консульских властей страны флага судна, за исключением случаев, если:

а) последствия правонарушения распространяются на территорию прибрежного государства; или
б) совершено правонарушение такого рода, что им нарушается общественный порядок или безопасность прибрежного государства;

или

с) преследование является необходимым для борьбы против запрещенного провоза наркотических средств.

В таких случаях будут надлежащим образом уведомлены компетентные дипломатические или консульские власти страны флага судна.

3. Положения пункта 2 настоящей статьи не затрагивают право контроля и расследования, которое власти каждой из Договаривающихся Сторон имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья 14

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо иную аварию у берегов другой Стороны, то судно и груз будут пользоваться на территории этой последней Стороны таким же обращением, которое предоставляется национальному судну и грузу.

2. Экипажу и пассажирам, равно как самому судну и его грузу, будут оказываться во всякое время помощь и содействие в той же мере, как и национальному судну.

3. Груз и предметы, выгруженные или спасенные с судна, упомянутого в пункте 1 настоящей статьи, не будут облагаться никакими таможенными пошлинами, если только они не доставлены для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

4. Ничто в настоящей статье не затрагивает права предъявлять любой иск за спасание или помощь, оказанные судну, его пассажирам, экипажу и грузу.

Статья 15

Вопрос об освобождении от двойного налогообложения доходов, получаемых от эксплуатации судов, занятых в международных перевозках, будет урегулирован отдельным соглашением между Договаривающимися Сторонами.

Статья 16

1. В целях наблюдения за применением настоящего Соглашения создается Смешанная комиссия, состоящая из представителей обеих Сторон, которая собирается по просьбе любой Стороны. Эта Комиссия, помимо ее общей задачи по наблюдению, упомянутой выше, будет иметь полномочия вырабатывать рекомендации для компетентных властей Договаривающихся Сторон.

2. Конкретный состав и программа работы Смешанной комиссии, упомянутой в пункте 1 настоящей статьи, будут определены компетентными морскими властями Договаривающихся Сторон.

Статья 17

Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о завершении процедур, необходимых в соответствии с ее Конституцией для введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу через 30 дней с даты последнего уведомления.

Настоящее Соглашение будет оставаться в силе до истечения двенадцати месяцев с даты, когда любая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о его денонсации.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Москве 16 декабря 1975 года в двух экземплярах, каждый на русском и греческом языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Острова Зеленого Мыса о торговом судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Республики Острова Зеленого Мыса, желая развивать торговое мореплавание между двумя странами и содействовать развитию международного судоходства на основе принципов свободы торгового судоходства, решили заключить настоящее Соглашение.

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Термин “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, внесенное в судовой реестр этой Стороны и плавающее под ее флагом. Однако этот термин не включает военные корабли.

2. Термин “член экипажа” означает капитана и любое лицо, действительно Занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут оказывать все возможное содействие свободе торгового мореплавания и воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны будут прилагать, в пределах их соответствующего законодательства, все усилия к поддержанию и развитию эффективных деловых отношений между властями, ответственными за морской транспорт в их странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмениваться информацией между правительственными учреждениями, ответственными за морские дела в их странах, и поощрять развитие контактов между их соответствующими судоходными предприятиями.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:

- а) способствовать участию судов Союза Советских Социалистических Республик и Республики Острова Зеленого Мыса в перевозках между портами их стран;
- б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднять развитие перевозок между портами их стран;
- в) не затруднять участие судов одной Договаривающейся Стороны в перевозках между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов третьих стран участвовать в перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны такое же обращение, какое она предоставляет своим судам, занятым в международных сообщениях, в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других сборов и налогов, использования услуг, предназначенных для мореплавания, и осуществления обычных коммерческих операций.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи:

- а) не распространяются на порты, не открытые для захода иностранных судов;
- б) не применяются к деятельности, которая резервируется каждой из Договаривающихся Сторон для своих соответствующих организаций или предприятий, включая, в частности, национальный каботаж и морское рыболовство;
- в) не обязывают одну Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны предоставляемые своим судам изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке;
- г) не затрагивают применение правил, касающихся въезда и пребывания иностранцев.

** С 02.03.77 г. - Социалистическая Народная Ливийская Арабская Джамахирия.*

Статья 6

Договаривающиеся Стороны будут принимать, в пределах своего законодательства и портовых правил, все необходимые меры к тому, чтобы облегчать и ускорять морские перевозки, предотвращать ненужные задержки судов и, по возможности, ускорять и упрощать осуществление таможенных и иных действующих в портах формальностей.

Статья 7

1. Документы, удостоверяющие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

2. Суда каждой из Договаривающихся Сторон, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, будут освобождаться от вторичного обмера в портах другой Стороны.

Статья 8

Каждая из Договаривающихся Сторон будет предоставлять владельцам удостоверений личности моряков, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, предусмотренные в статьях 9 и 10 настоящего Соглашения, при соблюдении соответствующих условий. Такими удостоверениями личности являются:

для моряков на советских судах — Паспорт моряка СССР;

для моряков на судах Республики Острова Зеленого Мыса — Мореходная книжка Республики Острова Зеленого Мыса.

Статья 9

Владельцам упомянутых в статье 8 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков, являющимся членами экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон, разрешается находиться в течение времени пребывания этого судна в порту другой Договаривающейся Стороны в отпуске на берегу без виз при условии, что соответствующий список экипажа был передан компетентным властям в соответствии с правилами, имеющими силу в этом порту.

При сходе на берег и возвращении на судно упомянутые лица подчиняются установленному в этом порту пограничному и таможенному контролю.

Статья 10

1. Владельцам упомянутых в статье 8 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается въезжать в качестве пассажира какого-либо средства транспорта на территорию другой Договаривающейся Стороны или проезжать ее территорию транзитом, когда они направляются на свое судно или переезжают на другое судно, направляются на родину или едут по каким-либо другим причинам, которые будут одобрены властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1, моряки должны иметь соответствующие визы другой Договаривающейся Стороны, которые будут выдаваться компетентными властями в возможно короткий срок.

3. В случае, если владелец упомянутого в статье 8 настоящего Соглашения удостоверения личности моряка не является гражданином одной из Договаривающихся Сторон, предусмотренные настоящей статьей визы для въезда на территорию или транзитного проезда по территории другой Договаривающейся Стороны будут выдаваться при условии, что такому владельцу гарантируется возвращение на территорию Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности моряка.

Статья 11

1. За исключением положений статей 8 -10 настоящего Соглашения, на территориях Договаривающихся Сторон сохраняют свою силу положения относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию морякам, которых она сочтет нежелательными.

Статья 12

1. Судебные власти одной из Договаривающихся Сторон принимают к производству иски, связанные с соглашением о производстве работы в качестве члена экипажа на борту судна другой Договаривающейся Стороны, только с согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица этой другой Стороны.

2. Когда член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон совершит правонарушение на борту этого судна во время нахождения судна во внутренних водах другой Договаривающейся Стороны, власти этой другой Стороны не преследуют его по закону без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица страны флага судна.

3. Положения пункта 2 настоящей статьи не применяются в связи с особым правонарушением, совершенным на борту судна одной из Договаривающихся Сторон:

а) если последствия правонарушения распространяются на территорию другой Стороны;

или

b) если правонарушение затрагивает общественный порядок на территории этой последней Стороны или ее безопасность; или если правонарушение по законам этой Стороны является тяжким преступлением; или

c) если правонарушение совершено против какого-либо иного лица, кроме члена экипажа этого судна; или

d) если преследование является необходимым для борьбы против запрещенной торговли наркотиками.

4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи не затрагивают право контроля и расследования, которое власти каждой из Договаривающихся Сторон имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья 13

Национальные судоходные компании и предприятия, учрежденные на территории одной из Договаривающихся Сторон, не будут облагаться на территории другой Договаривающейся Стороны налогами на доходы и прибыли, полученные ими в результате осуществления коммерческих транспортных операций.

Статья 14

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо иную аварию у берегов другой Стороны, то судно и груз будут пользоваться на территории этой другой Стороны теми же преимуществами и льготами, а также нести такую же ответственность, как и судно этой Стороны и его груз.

2. Членам экипажа и пассажирам, равно как и самому судну и его грузу, будут оказываться во всякое время помощь и содействие в той же мере, как и судам этой последней Стороны.

3. Ничто в настоящей статье не затрагивает права предъявлять любой иск за спасение, помощь или содействие, оказанные судну, его пассажирам, экипажу и грузу.

4. Потерпевшее аварию судно, груз, оборудование и оснастка, запасы и иные предметы с этого судна, если они не переданы для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны, не облагаются таможенными пошлинами или иными сборами любого вида, налагаемыми в связи с ввозом.

5. Ничто в положениях пункта 4 настоящей статьи не может быть истолковано как препятствующее применению законов и правил Договаривающихся Сторон в отношении временного хранения товаров.

Статья 15

1. Каждая из Договаривающихся Сторон обеспечит возмещение по претензиям на основании решения, вынесенного судом другой Договаривающейся Стороны, по гражданскому делу, имеющему отношение к:

a) использованию судна, принадлежащего или управляемого или полностью зафрахтованного первой Договаривающейся Стороной; или

b) перевозке пассажиров или грузов на подобном судне.

2. На территории одной из Договаривающихся Сторон не будет налагаться арест на судно, принадлежащее другой Договаривающейся Стороне, в связи с любым гражданским делом, упомянутым в пункте 1, при условии, что судовладелец укажет своего представителя на территории первой Договаривающейся Стороны.

Статья 16

1. В целях обеспечения выполнения настоящего Соглашения создается Смешанная Комиссия, которая будет представлять соответствующие рекомендации компетентным властям обеих Сторон. Смешанная Комиссия собирается по просьбе любой из Сторон не реже одного раза в год.

2. Состав и сфера деятельности Комиссии, упомянутой в пункте 1, будут определены компетентными морскими властями Договаривающихся Сторон.

Статья 17

Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о завершении процедур, необходимых по ее внутреннему законодательству для введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу через 30 дней, считая с даты последнего уведомления.

Настоящее Соглашение будет оставаться в силе до истечения двенадцати месяцев с того дня, когда любая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о своем желании денонсировать Соглашение.

Совершено в Москве 4 марта 1976 года в двух экземплярах, каждый на русском и португальском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Народной Республики Ангола о торговом судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Народной Республики Ангола, желая развивать торговое мореплавание между двумя странами и содействовать развитию международного судоходства на основе принципов свободы торгового судоходства, решили заключить настоящее Соглашение.

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Термин “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, внесенное в судовой реестр этой Стороны и плавающее под ее флагом. Однако этот термин не включает военные корабли.

2. Термин “член экипажа” означает капитана и любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут оказывать все возможное содействие свободе торгового мореплавания и воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны будут прилагать, в пределах их соответствующего законодательства, все усилия к поддержанию и развитию эффективных деловых отношений между властями, ответственными за морской транспорт в их странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмениваться информацией между правительственными учреждениями, ответственными за морские дела в их странах, и поощрять развитие контактов между их соответствующими судоходными предприятиями.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:

- а) способствовать участию судов Договаривающихся Сторон в перевозках между портами их стран;
- б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднять развитие перевозок между портами их стран.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов третьих стран участвовать в перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 5

1. Каждая из Договаривающихся Сторон соглашается предоставлять судам другой Договаривающейся Стороны на основе взаимности такое же обращение, которое предоставляется судам третьих стран, пользующихся режимом наибольшего благоприятствования.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи:

- а) не распространяются на порты, не открытые для захода иностранных судов;
- б) не применяются к деятельности, которая резервируется каждой из Договаривающихся Сторон для своих соответствующих организаций или предприятий, включая, в частности, национальный каботаж и морское рыболовство;
- с) не обязывают одну Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны предоставляемые своим судам изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке;
- д) не затрагивают применение правил, касающихся въезда и пребывания иностранцев.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны будут принимать, в пределах своего законодательства и портовых правил, все необходимые меры к тому, чтобы облегчать и ускорять морские перевозки, предотвращать ненужные задержки судов и, по возможности, ускорять и упрощать осуществление таможенных и иных действующих в портах формальностей.

Статья 7

1. Документы, удостоверяющие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

2. Суда каждой из Договаривающихся Сторон, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, будут освобождаться от вторичного обмена в портах другой Стороны.

Статья 8

Каждая из Договаривающихся Сторон будет предоставлять владельцам удостоверений личности моряков, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, предусмотренные в статьях 9 и 10 настоящего Соглашения, при соблюдении соответствующих условий. Такими удостоверениями личности являются:

для моряков на советских судах - "Паспорт моряка СССР";

для моряков на ангольских судах - "Паспорт моряка НРА" или иной эквивалентный документ, его заменяющий.

Статья 9

Владельцам упомянутых в статье 8 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков, являющимся членами экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон, разрешается находиться в течение времени пребывания этого судна в порту другой Договаривающейся Стороны в отпуске на берегу без виз при условии, что соответствующий список экипажа был передан компетентным властям в соответствии с правилами, имеющими силу в этом порту.

При сходе на берег и возвращении на судно упомянутые лица подчиняются установленному в этом порту пограничному и таможенному контролю.

Статья 10

1. Владельцам упомянутых в статье 8 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается въезжать в качестве пассажира какого-либо средства транспорта на территорию другой Договаривающейся Стороны или проезжать на территорию транзитом, когда они направляются на свое судно или переезжают на другое судно, направляются на родину или едут по каким-либо другим причинам, которые будут одобрены властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1, моряки должны иметь соответствующие визы другой Договаривающейся Стороны, которые будут выдаваться компетентными властями в возможно короткий срок.

3. В случае, если владелец упомянутого в статье 8 настоящего Соглашения удостоверения личности моряка не является гражданином одной из Договаривающихся Сторон, предусмотренные настоящей статьей визы для въезда на территорию или транзитного проезда по территории Договаривающейся Стороны будут выдаваться при условии, что такому владельцу гарантируется возвращение на территорию Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности моряка.

Статья 11

1. За исключением положений статей 8 - 10 настоящего Соглашения, на территориях Договаривающихся Сторон сохраняет свою силу положения относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию морякам, которых она сочтет нежелательными.

Статья 12

1. Судебные власти одной из Договаривающихся Сторон принимают к производству иски, связанные с соглашением о производстве работы в качестве члена экипажа на борту судна другой Договаривающейся Стороны, только с согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица этой другой Стороны.

2. Когда член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон совершит правонарушение на борту этого судна во время нахождения судна во внутренних водах другой Договаривающейся Стороны, власти этой другой Стороны не преследуют его по закону без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица другой Договаривающейся Стороны.

3. Положения пункта 2 настоящей статьи не применяются в связи с любым правонарушением, совершенным на борту судна одной из Договаривающихся Сторон:

а) если последствия правонарушения распространяются на территорию другой Стороны; или

б) если правонарушение затрагивает общественный порядок на территории этой последней Стороны или ее безопасность; или

с) если правонарушение по законам этой Стороны является тяжким преступлением; или

д) если правонарушение совершено против какого-либо иного лица, кроме члена экипажа этого судна; или

е) если преследование является необходимым для борьбы против запрещенной торговли наркотиками.

4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи не затрагивают право контроля и расследования, которое власти каждой из Договаривающихся Сторон имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья 13

Судоходные компании и предприятия, учрежденные на территории одной из Договаривающихся Сторон, не будут облагаться на территории другой Договаривающейся Стороны налогами на доходы и прибыли, полученные ими в результате осуществления коммерческих морских транспортных операций.

Статья 14

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо иную аварию у берегов другой Стороны, то судно и груз будут пользоваться на территории этой другой Стороны теми же преимуществами и льготами, а также нести такую же ответственность, как и судно этой Стороны и его груз.

2. Членам экипажа и пассажирам, равно и как самому судну и его грузу, будут оказываться во всякое время помощь и содействие в той же мере, как и судам этой последней Стороны.

3. Ничто в настоящей статье не затрагивает права предъявлять любой иск за спасание, помощь или содействие, оказанное судну, его пассажирам, экипажу и грузу.

4. Потерпевшее аварию судно, груз, оборудование и оснастка, запасы и иные предметы с этого судна, если они не переданы для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны, не облагаются таможенными пошлинами или иными сборами любого вида, налагаемыми в связи с вывозом.

5. Ничто в положениях пункта 4 настоящей статьи не может быть истолковано как препятствующее применению законов и правил Договаривающихся Сторон в отношении временного хранения товаров.

Статья 15

1. Каждая из Договаривающихся Сторон обеспечит возмещение по претензиям на основании решения, вынесенного судом другой Договаривающейся Стороны по гражданскому делу, имеющему отношение к:

а) использованию судна, принадлежащего или управляемого или полностью зафрахтованного первой Договаривающейся Стороной; или

б) перевозке пассажиров или грузов на подобном судне.

2. На территории одной из Договаривающихся Сторон не будет налагаться арест на судно, принадлежащее другой Договаривающейся Стороне, в связи с любым гражданским делом, упомянутым в пункте 1, при условии, что судовладелец укажет своего представителя на территории первой Договаривающейся Стороны.

Статья 16

1. В целях обеспечения выполнения настоящего Соглашения создается Смешанная комиссия, которая будет представлять соответствующие рекомендации компетентным властям обеих Сторон, в том числе по вопросам, связанным с фрахтованием судов третьих флагов для перевозок грузов между портами Договаривающихся Сторон. Смешанная комиссия собирается по просьбе другой из Сторон не реже одного раза в год.

2. Состав и сфера деятельности Комиссии, упомянутой в пункте 1, будут определены компетентными морскими властями Договаривающихся Сторон.

Статья 17

Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о завершении процедур, необходимых по ее внутреннему законодательству для ведения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу через 30 дней, считая с даты последнего уведомления.

Настоящее Соглашение будет оставаться в силе до истечения шести месяцев с того дня, когда любая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о своем желании денонсировать Соглашение.

Совершено в Москве 26 мая 1976 года в двух экземплярах, каждый на русском и португальском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Ливийской Арабской Республики о морском судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Ливийской Арабской Республики*,

желая развивать торговое судоходство между двумя странами и содействовать развитию международного судоходства на основе принципов свободы судоходства, решили заключить настоящее Соглашение.

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Термин “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, внесенное в судовой реестр этой Стороны и плавающее под ее флагом.

Однако этот термин не включает военные корабли, вспомогательные военные суда и суда, используемые в некоммерческих целях.

2. Термин “член экипажа” означает капитана и любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут продолжать прилагать, в пределах их соответствующего законодательства, усилия к поддержанию и развитию деловых отношений между властями, ответственными за морской транспорт в их странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются продолжать проводить взаимные консультации и обмениваться информацией между правительственными учреждениями, ответственными за морской транспорт в их странах, и поощрять развитие контактов между их судоходными организациями и предприятиями.

Статья 3

1. Договаривающиеся Стороны в соответствии со статьей 2 настоящего Соглашения соглашаются:

а) способствовать участию судов Союза Советских Социалистических Республик и судов Ливийской Арабской Республики в перевозках морем между портами их стран;

б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднять развитие перевозок морем между портами их стран;

с) не препятствовать участию судов одной Договаривающейся Стороны в перевозках морем между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран в соответствии с законодательством и правилами каждой из Договаривающихся Сторон.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов третьих стран участвовать в перевозках морем между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 4

Во всех вопросах торгового мореплавания Договаривающиеся Стороны предоставят друг другу режим наиболее благоприятствуемой нации, в частности, путем предоставления судам другой Договаривающейся Стороны всевозможных облегчений в отношении захода, пребывания и выхода из портов, якорных стоянок, пользования удобствами, предназначенными для судоходства, погрузки и выгрузки грузов, а также в отношении коммерческих операций, связанных с судами, их грузами и пассажирами.

Статья 5

Каждая из Договаривающихся Сторон будет принимать, в пределах своего законодательства и портовых правил, все необходимые меры к тому, чтобы облегчить морские перевозки, сократить время стоянок судов в своих портах, упростить и ускорить осуществление таможенных и иных действующих в портах формальностей.

Статья 6

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет признавать документы, удостоверяющие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые другой Стороной.

С 02.03.77 г. - Социалистическая Народная Ливийская Арабская Джамахирия.

2. Суда каждой из Договаривающихся Сторон, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, будут освобождаться от переобмера в портах другой Стороны, и чистая вместимость судна, указанная в свидетельстве, будет приниматься за основу исчисления корабельных сборов.

Статья 7

Каждая из Договаривающихся Сторон будет признавать удостоверения личности членов экипажа, выданные компетентными властями другой Договаривающейся Стороны. Такими удостоверениями личности являются:

- для членов экипажей советских судов - "Паспорт моряка СССР";
- для членов экипажей ливийских судов - "Паспорт моряка" ЛАР.

Владельцы вышеупомянутых документов будут пользоваться правами, предусмотренными в статьях 8 и 9 настоящего Соглашения.

Статья 8

Членам экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон, имеющим упомянутые в статье 7 настоящего Соглашения удостоверения личности и внесенным в список членов экипажа судна, разрешается без визы временно сходить на берег во время пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны, при условии, что капитан судна передал компетентным властям список экипажа в соответствии с правилами, имеющими силу в этом порту.

При сходе на берег и возвращении на судно упомянутые лица будут подчиняться установленному в этом порту пограничному и таможенному контролю.

Статья 9

1. Владельцам удостоверений личности моряка, упомянутых в статье 7 настоящего Соглашения, разрешается въезжать в качестве пассажиров какого-либо средства транспорта на территорию другой Договаривающейся Стороны или проезжать ее территорию транзитом, когда они направляются на свое судно или переезжают на другое судно, направляются на родину или едут по каким-либо другим причинам, которые будут одобрены властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1, эти лица должны иметь соответствующие визы другой Договаривающейся Стороны, которые будут выдаваться компетентными властями в возможно короткий срок.

3. В случае, если какое-либо лицо, упомянутое в статье 7 настоящего Соглашения, не является гражданином одной из Договаривающихся Сторон, предусмотренные настоящей статьей визы для въезда на территорию или транзитного проезда по территории другой Договаривающейся Стороны будут выдаваться при условии, что такому лицу гарантируется возвращение на территорию Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности моряка.

Статья 10

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит предусмотренные в статьях 8 и 9 настоящего Соглашения права любому члену экипажа судна другой Стороны, не являющемуся гражданином одной из Договаривающихся Сторон, который имеет удостоверение личности моряка, выданное компетентными властями третьей страны и соответствующее международным соглашениям, при условии, что такое удостоверение гарантирует его владельцу возвращение в страну, выдавшую удостоверение.

Статья 11

1. За исключением положений статей 7 - 10 настоящего Соглашения, на территориях Договаривающихся Сторон полностью сохраняют свою силу правила относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию лицам, упомянутым в статьях 7 и 10 настоящего Соглашения, которых она сочтет нежелательными.

Статья 12

1. Судебные власти одной из Договаривающихся Сторон будут принимать к производству гражданские иски, вытекающие из соглашения о производстве работы в качестве члена экипажа на борту судна другой Договаривающейся Стороны, только с согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица другой Стороны.

2. Когда член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон совершит правонарушение на борту этого судна во время нахождения судна во внутренних водах другой Договаривающейся Стороны, судебные власти этой другой Стороны не преследуют его по закону без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица страны флага судна, если по мнению упомянутых властей:

- а) последствия правонарушения не распространяются на территорию государства, в котором находится судно;
- б) правонарушение не затрагивает общественный порядок в этом государстве или его безопасность;
- с) правонарушение по законам этого государства не является тяжким преступлением;
- д) правонарушение не совершено против какого-либо иного лица, кроме члена экипажа этого судна;

е) преследование не является необходимым для борьбы против запрещенной торговли наркотиками.

3. Положения пункта 2 настоящей статьи не затрагивают право контроля и расследования, которое власти каждой из Договаривающихся Сторон имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья 13

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо иную аварию у берегов другой Стороны, то судно и груз будут пользоваться на территории этой Стороны теми же преимуществами, которые предоставляются национальным судам и грузам.

2. Членам экипажа и пассажирам, равно как самому судну и его грузу, будут оказываться во всякое время помощь и содействие в той же мере, как и национальным судам.

3. Груз и предметы, выгруженные или спасенные с судна, упомянутого в пункте 1, не будут облагаться таможенными пошлинами, если только они не будут переданы для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 14

1. Для наблюдения за применением настоящего Соглашения создается смешанная комиссия, которая будет вырабатывать рекомендации для компетентных властей обеих Сторон. Смешанная комиссия собирается по просьбе одной из Сторон.

2. Состав и сфера деятельности упомянутой в пункте 1 комиссии будут определены по согласованию между компетентными морскими властями Договаривающихся Сторон.

Статья 15

Настоящее Соглашение вступит в силу в день, когда обе Договаривающиеся Стороны подтвердят путем обмена нотами, что настоящее Соглашение одобрено в соответствии с их законодательством.

Настоящее Соглашение будет оставаться в силе в течение пяти лет и будет автоматически возобновляться на такие же периоды, пока одна из Договаривающихся Сторон не уведомит в письменной форме за три месяца до истечения соответствующего периода о своем намерении прекратить его действие.

Совершено в Москве 9 декабря 1976 года, что соответствует 18 зуль-хиджа 1396 года, в двух подлинных экземплярах, каждый на русском и арабском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Исполнительным Советом Республики Заир о морском судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Исполнительный Совет Республики Заир,
желая развивать сотрудничество между двумя странами в области морского судоходства и
принимая во внимание, что развитие судоходства между СССР и Республикой Заир будет способствовать
укреплению дружественных отношений, которые установились между ними,
договорились о следующем:

Статья 1

Для целей настоящего Соглашения:

1. “Судно Договаривающейся Стороны” означает любое торговое судно, плавающее под ее флагом в соответствии с ее законами и зарегистрированное в одном из портов этой Стороны. Это понятие не включает военные корабли.
2. “Член экипажа судна” означает любое лицо, включенное в судовую роль и действительно занятое во время рейса на борту выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем.

Статья 2

Положения настоящего Соглашения не распространяются на деятельность и перевозки, зарезервированные для себя в соответствии с законом каждой из Сторон и, в частности, на портовые услуги, буксировку, лоцманскую проводку, национальный каботаж, морское рыболовство и внутренневодное судоходство.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны подтверждают их приверженность принципу свободы морского судоходства и соглашаются воздерживаться от любых дискриминационных действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья 4

Договаривающиеся Стороны соглашаются способствовать развитию эффективного делового сотрудничества между властями, ответственными за морской транспорт в их странах, в целях облегчения и развития морских перевозок, осуществляемых между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 5

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются поощрять участие судов Союза Советских Социалистических Республик и Республики Заир в перевозках грузов и пассажиров между портами обеих стран и не препятствовать судам, плавающим под флагом другой Договаривающейся Стороны, осуществлять морские перевозки между портами их стран и портами третьих стран.
2. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов, плавающих под флагом третьих стран, участвовать в морских перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 6

1. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечит в своих портах судам другой Стороны такой же режим, как и своим собственным судам, в том, что касается взимания портовых сборов и налогов, свободы доступа в порты, их использования и пользования всеми удобствами, которые она предоставляет в отношении судоходства и коммерческих операций для судов, их экипажей, пассажиров и грузов, а также в отношении предоставления мест у причала и услуг, связанных с погрузочно-разгрузочными работами.
2. Положения пункта 1 настоящей статьи не распространяются на порты, не открытые для захода иностранных судов.

Статья 7

Договаривающиеся Стороны примут в рамках их законодательства и портовых правил необходимые меры, направленные на сокращение, по мере возможности, времени стоянки судов в портах, на упрощение и облегчение действующих административных, таможенных и санитарных формальностей.

Статья 8

Документ, удостоверяющий национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

Статья 9

Каждая из Договаривающихся Сторон будет признавать за владельцами удостоверений личности моряков, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, перечисленные в статьях 10 и 11 настоящего Соглашения. Такими удостоверениями личности являются:

- для моряков советских судов - "Паспорт моряка СССР";
- для моряков заирских судов - "Книжка моряка".

Статья 10

Лица, имеющие удостоверения личности, упомянутые в статье 9 настоящего Соглашения, могут в качестве членов экипажа судна одной Договаривающейся Стороны сходить на берег без получения визы во время пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны при условии, что эти лица внесены в список экипажа судна, переданный портовыми властям в соответствии с портовыми правилами.

При сходе на берег и возвращении на судно эти лица должны проходить таможенный и пограничный контроль.

Статья 11

1. Лица, имеющие упомянутые в статье 9 настоящего Соглашения удостоверения личности одной из Договаривающихся Сторон и не включенные в список экипажа какого-либо судна, имеют право проследовать по территории другой Договаривающейся Стороны с целью прибытия на их судно, находящееся в порту этой Стороны, при условии наличия на удостоверении личности визы, выданной этой Стороной, и предписания о направлении на это судно. Эти визы выдаются компетентными властями каждой Договаривающейся Стороны в возможно короткий срок.

2. Если член экипажа судна, имеющий упомянутое в статье 9 удостоверение личности, сходит на берег в порту другой Договаривающейся Стороны по причине болезни, по делам службы или по другим обстоятельствам, которые компетентными местными властями будут признаны приемлемыми, эта Сторона даст необходимое разрешение заинтересованному лицу на передвижение по ее территории, а также на возвращение в свою страну либо в другой порт для прибытия на судно.

3. Передвижение вышеуказанных лиц по территории каждой из Договаривающихся Сторон к месту назначения регулируется правилами, действующими на этой территории в отношении передвижения иностранцев.

Статья 12

Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказывать в допуске на свою территорию лицам, имеющим признаваемые удостоверения личности моряков, которых она сочтет нежелательными.

Статья 13

1. Судебные власти одной Договаривающейся Стороны не будут принимать к рассмотрению гражданские дела, возникающие из споров между капитаном и любым членом экипажа судна другой Договаривающейся Стороны относительно оплаты труда или договора о найме, иначе, как по просьбе или с согласия консульского должностного лица страны флага судна.

2. Административные и судебные власти одной Договаривающейся Стороны не будут осуществлять вмешательство в случае правонарушений, совершенных на борту судна другой Договаривающейся Стороны, находящегося в порту первой Стороны, иначе, как в одном из следующих случаев:

- а) если имеется просьба или согласие консула относительно вмешательства;
- б) если правонарушение или его последствия такого рода, что они затрагивают спокойствие и общественный порядок на территории или в порту или затрагивают общественную безопасность;
- с) если в деле замешаны лица, не входящие в состав экипажа.

3. Положения настоящей статьи не затрагивают прав местных властей в том, что касается применения таможенного и санитарного законодательства и правил, а также других мер контроля, относящихся к безопасности судов и портов, охране человеческой жизни, сохранности грузов и допуску иностранцев.

Статья 14

Предприятия одной из Договаривающихся Сторон не подлежат обложению другой Договаривающейся Стороной налогами на прибыли и доходы, которые эти предприятия получают в результате эксплуатации в международных перевозках принадлежащих им или фрахтуемых ими судов.

Положения настоящей статьи не затрагивают действующего законодательства каждой из Договаривающихся Сторон в том, что касается филиалов иностранных компаний, находящихся на территории одной из Сторон.

Статья 15

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит бедствие в водах другой Договаривающейся Стороны, компетентные власти этой другой Договаривающейся Стороны окажут судну, его экипажу, пассажирам и грузу такую же помощь и содействие, как и судну под национальным флагом.

2. Груз и предметы, снятые или спасенные с судна, упомянутого в пункте 1, не будут облагаться таможенной пошлиной при условии, что они не доставлены для потребления или использования на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 16

Каждая Договаривающаяся Сторона обязуется в том, что ее компетентные власти будут оказывать свое содействие находящимся на ее территории организациям и лицам другой Стороны, представляющим интересы судоходных предприятий их стран.

Деятельность этих организаций и лиц будет подчиняться законам и правилам, действующим на территории страны пребывания.

Статья 17

1. Для обеспечения наилучшего выполнения настоящего Соглашения создается Смешанная комиссия, которая будет вырабатывать рекомендации для компетентных властей обеих Сторон. Эта Смешанная комиссия собирается по просьбе одной из Сторон.

2. Состав и сфера деятельности упомянутой в пункте 1 Комиссии будут определены путем консультаций между компетентными морскими властями Договаривающихся Сторон.

Статья 18

1. Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о завершении процедур, необходимых в соответствии с ее законодательством для введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу через тридцать дней после даты последнего уведомления.

2. Настоящее Соглашение заключено сроком на пять лет, начиная с даты его вступления в силу.

3. По истечении этого первого срока настоящее Соглашение будет автоматически возобновляться каждый раз на такой же срок, если одна из Договаривающихся Сторон не денонсирует его с предварительным уведомлением об этом за шесть месяцев.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящее Соглашение и приложили к нему свои печати.

Совершено в Москве 10 декабря 1976 года в двух подлинных экземплярах на русском и французском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и правительством Ямайки о торговом судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Ямайки, желая развивать торговое судоходство между двумя странами и содействовать развитию международного судоходства на основе принципов свободы судоходства, договорились о нижеследующем:

Статья 1

1. Термин «член экипажа» означает капитана и любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

2. Термин «торговое судоходство» не включает национальный каботаж.

3. Термин «судно Договаривающейся Стороны» означает любое судно, внесенное в судовой реестр этой Стороны и плавающее под ее флагом. Однако этот термин не включает военные корабли.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут сотрудничать в поощрении свободы торгового судоходства и воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны, в соответствии с их соответствующими законами, будут продолжать свои усилия по поддержанию и развитию эффективного делового сотрудничества между властями, ответственными за морской транспорт в их странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмен информацией между правительственными учреждениями, ответственными за морские дела в их странах, и поощрять развитие контактов между их соответствующими судоходными организациями и судоходными предприятиями.

Статья 4

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:

a) способствовать участию их судов в перевозках морем между двумя странами;
b) сотрудничать в устранении препятствий, которые могли бы затруднять развитие перевозок морем между портами двух стран;

c) не препятствовать фрахтователям, отправителям и получателям груза использовать суда одной Договаривающейся Стороны в перевозках морем между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран, с соблюдением законодательства и международных обязательств обеих Договаривающихся Сторон.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов третьих стран участвовать в перевозках морем между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 5

Если иное не предусмотрено в настоящем Соглашении, каждая Договаривающаяся Сторона предоставит другой Договаривающейся Стороне режим наиболее благоприятствуемой нации во всех вопросах торгового судоходства.

Статья 6

Режим наиболее благоприятствуемой нации, предусмотренный в настоящем Соглашении, не распространяется на:

a) преимущества, льготы и привилегии, которые в связи с достигнутым прогрессом в своих отношениях с участниками зоны свободной торговли и других форм региональной или субрегиональной интеграции предоставлены или могут быть предоставлены в будущем каждой из Договаривающихся Сторон;

b) преимущества, льготы и привилегии, которые предоставлены или могут быть предоставлены в будущем Ямайкой любой другой развивающейся стране;

c) преимущества, льготы и привилегии, которые Ямайка предоставляет в рамках Содружества Наций.

Статья 7

Договаривающиеся Стороны будут принимать, в соответствии со своими законами и портовыми правилами, все необходимые меры для облегчения и ускорения морских перевозок, предотвращения ненужных задержек судов и максимально возможного ускорения и упрощения осуществления таможенных и иных действующих в портах формальностей.

Статья 8

1. С соблюдением положений пункта 2 настоящей статьи, документы, удостоверяющие национальность судов, и другие судовые документы, выданные одной Договаривающейся Стороной, будут признаваться и другой Договаривающейся Стороной.

2. Несмотря на наличие свидетельства, выданного одной Договаривающейся Стороной в отношении вместимости ее судна, компетентные власти другой Договаривающейся Стороны могут, если они считают это необходимым, определить чистую вместимость этого судна путем его обмера в соответствии с законами этой Договаривающейся Стороны.

Статья 9

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит морякам, которые имеют удостоверения личности, выданные компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, предусмотренные в статьях 10 и 11 настоящего Соглашения. Такими удостоверениями личности являются:

- а) для моряков советских судов - Паспорт моряка СССР;
- б) для моряков ямайских судов - Удостоверение гражданства и личности моряка (a Seaman's Certificate of Nationality and Identity).

Статья 10

Владельцам упомянутых в статье 9 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков, которые являются членами экипажа судна Договаривающейся Стороны, выдавшей такие удостоверения, разрешается сходить на берег без виз во время пребывания этого судна в порту другой Договаривающейся Стороны при условии, что капитан судна передал компетентным властям список членов экипажа этого судна в соответствии с правилами, действующими в отношении этого порта.

Члены экипажа судна при сходе на берег и возвращении на судно подчиняются установленному в этом порту пограничному и таможенному контролю.

Статья 11

1. Владельцам упомянутых в статье 9 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков, выданных одной Договаривающейся Стороной, разрешается, используя любой вид транспорта, въезжать на территорию другой Договаривающейся Стороны или проезжать по ее территории транзитом, когда они направляются на свое судно или переезжают на другое судно, направляются на родину или едут с любой иной целью, одобренной этой другой Договаривающейся Стороной.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1, моряки одной Договаривающейся Стороны должны иметь визы, выданные компетентными властями другой Договаривающейся Стороны. Такие визы будут выдаваться в максимально возможный короткий срок.

3. Если владелец удостоверения личности моряка не является гражданином ни одной из Договаривающихся Сторон, упомянутая в настоящей статье виза для въезда на территорию или транзитного проезда по территории какой-либо Договаривающейся Стороны будет выдаваться при условии, что компетентные власти убеждены, что моряк имеет право возвратиться на территорию Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности моряка.

Статья 12

Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию морякам, которых она сочтет нежелательными.

Статья 13

1. Судебные власти одной Договаривающейся Стороны не будут принимать к производству иски, вытекающие из договора найма какого-либо лица на работу в качестве члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны, если компетентное дипломатическое или консульское должностное лицо этой другой Договаривающейся Стороны не даст согласия на такое производство.

2. Уголовная юрисдикция одной Договаривающейся Стороны не будет осуществляться в отношении правонарушения, совершенного на борту судна другой Договаривающейся Стороны во время его пребывания во внутренних водах первой Договаривающейся Стороны, без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица страны флага судна, кроме случаев, когда, по мнению компетентных местных властей:

- а) последствия правонарушения распространяются на территорию страны пребывания; или
- б) правонарушение такого рода, что им нарушается спокойствие, общественный порядок или безопасность страны пребывания; или
- с) правонарушение является тяжким преступлением; или д) правонарушение совершено каким-либо иным лицом, чем член экипажа этого судна.

3. Положения пункта 2 настоящей статьи не затрагивают право контроля и расследования, которое власти каждой Договаривающейся Стороны имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья 14

Предприятие, которое имеет свой центральный орган управления и контроля на территории одной Договаривающейся Стороны, будет освобождаться на территории другой Договаривающейся Стороны от подоходного налога на доходы от эксплуатации судов, иные, чем доходы от рейсов судов, осуществляемых исключительно между пунктами на территории этой другой Договаривающейся Стороны. **Статья 15**

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо иную аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, то судно и груз будут пользоваться на территории этой последней Стороны теми же преимуществами, которые предоставляются национальному судну и грузу.

2. Экипажу и пассажирам, равно как самому судну и его грузу, будут оказываться во всякое время помощь и содействие в той же мере, как и национальному судну.

3. Груз и предметы, выгруженные или спасенные с судна, упомянутого в пункте 1, не будут облагаться никакими таможенными пошлинами, если только они не будут переданы для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 16

Договаривающиеся Стороны будут содействовать учреждению на их соответствующих территориях представительств судоходных организаций другой Договаривающейся Стороны. Характер и деятельность таких представительств будут подчиняться законодательству и правилам страны пребывания. **Статья 17**

1. В целях выполнения настоящего Соглашения учреждается Совместная комиссия.

2. Заседания Комиссии созываются по просьбе любой из Договаривающихся Сторон.

3. Состав и сфера деятельности Комиссии будут определены Договаривающимися Сторонами.

Статья 18

Настоящее Соглашение может быть изменено с согласия обеих Договаривающихся Сторон.

Статья 19

Настоящее Соглашение вступает в силу в день его подписания и будет действовать в течение неограниченного срока. Любая из Договаривающихся Сторон может, однако, прекратить его действие путем письменного уведомления другой Договаривающейся Стороны не менее чем за двенадцать месяцев о своем намерении прекратить действие Соглашения.

Совершено в Кингстоне, Ямайка, 7 апреля 1978 года в двух экземплярах на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и правительством Республики Гана о торговом судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Республики Гана, далее именуемые “Договаривающимися Сторонами”, желая развивать торговое судоходство между двумя государствами и содействовать развитию международного судоходства, договорились о следующем:

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Термин “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, внесенное в судовой реестр этой Стороны и плавающее под ее флагом. Этот термин не включает военные корабли.
2. Термин “член экипажа” означает любое лицо, занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны соглашаются воздерживаться от любых действий, которые могли бы помешать нормальному развитию международного судоходства.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны, в пределах их соответствующего законодательства, будут продолжать свои усилия по поддержанию и развитию эффективного делового сотрудничества между властями, ответственными за морской транспорт в их странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмениваться информацией между правительственными учреждениями, ответственными за морской транспорт в их странах, и поощрять развитие контактов между их соответствующими судоходными организациями и судоходными предприятиями.

Статья 4

В соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны соглашаются:

- а) способствовать участию судов Союза Советских Социалистических Республик и судов Республики Гана, включая использование судов, зафрахтованных каждой Стороной, в перевозках морем между портами их стран на справедливой основе, которая должна быть согласована Договаривающимися Сторонами;
- б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могли бы затруднять развитие перевозок морем между портами их стран.

Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны такое же обращение, какое она предоставляет своим судам, занятым в международных перевозках, в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других сборов и налогов и использования услуг, предназначенных для мореплавания. 2. Положения пункта 1 настоящей статьи:

- а) не применяются к портам, не открытым для захода иностранных судов
- б) не применяются к национальному каботажу, морскому рыболовству деятельности, которая резервируется каждой из Договаривающихся Сторон для своих национальных организаций;
- с) не обязывают одну Договаривающуюся Сторону распространять на суд другой Договаривающейся Стороны предоставляемые своим судам изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке;
- д) не применяются к правилам относительно въезда и пребывания иностранцев.

Статья 6

С соблюдением положений любых имеющихся региональных соглашений участницей которых является одна из стран, каждая Договаривающаяся Сторона предоставит режим наиболее благоприятствуемой нации другой Договаривающейся Стороне в вопросах торгового судоходства, не предусмотренных настоящим Соглашением.

Статья 7

Договаривающиеся Стороны будут принимать, в пределах своего законодательства и портовых правил, все необходимые меры для облегчения беспрепятственного осуществления морских перевозок.

Статья 8

1. Документы, удостоверяющие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

2. Мерительные свидетельства судов каждой из Договаривающихся Сторон, должным образом выданные компетентными властями любой Договаривающейся Стороны, будут приниматься за основу исчисления корабельных сборов.

Статья 9

Каждая из Договаривающихся Сторон на основе взаимности будет предоставлять владельцам удостоверений личности моряков, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, предусмотренные в статьях 10 и 11 настоящего Соглашения. Такими удостоверениями личности являются: для моряков советских судов — паспорт моряка СССР;

для моряков ганских судов — удостоверение моряка Ганы (a Ghana Seamen's Discharge Book) или ганский паспорт.

Статья 10

1. Владельцы упомянутых в статье 9 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков будут иметь право в качестве членов экипажа сходить на берег без въездных виз для временного пребывания в течение стоянки судна в порту другой Договаривающейся Стороны, при условии что капитан судна представит компетентным властям список членов экипажа в соответствии с местными правилами. Владельцы упомянутых в статье 9 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков будут иметь право въезжать на территорию другой Договаривающейся Стороны в качестве пассажиров какого-либо вида транспорта или проезжать ее территорию транзитом, когда они направляются на свое судно, переезжают на другое судно, направляются на родину или едут по каким-либо другим причинам, которые будут одобрены властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, моряки должны иметь соответствующие визы другой Договаривающейся Стороны, которые должны выдаваться компетентными властями без задержки.

3. В отношении владельцев удостоверений личности моряков, не являющихся гражданами ни одной из Договаривающихся Сторон, предусмотренные настоящей статьей визы для въезда или транзитного проезда через территорию другой Договаривающейся Стороны будут выдаваться при условии, что владельцу такого удостоверения гарантируется возвращение на территорию Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности моряка.

Статья 12

1. За исключением предусмотренного в статьях 9-11 настоящего Соглашения, на территориях Договаривающихся Сторон применяются национальные правила относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию морякам, которых она сочтет нежелательными.

Статья 13

Судебные власти одной из Договаривающихся Сторон будут принимать к производству иски, связанные с трудовым договором члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны, только с согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица этой другой Стороны.

Статья 14

Договаривающиеся Стороны разрешат учреждение на своих соответствующих территориях представительств морских организаций другой Договаривающейся Стороны.

Функции, статус и численный состав таких представительств будут согласованы обеими Договаривающимися Сторонами, и их деятельность будет соответствовать законам и правилам, действующим на территории другой Договаривающейся Стороны.

Каждая Договаривающаяся Сторона окажет всяческое содействие такому представителю или представителям другой Стороны в том, что касается выполнения ими согласованных обязанностей. С этой целью Договаривающиеся Стороны соглашаются на основе взаимности использовать услуги государственных Судоходных организаций в их странах.

Статья 15

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель или потерпит какую-либо другую аварию у берегов другой Стороны, то судну и грузу будет предоставлено такое же обращение, какое последняя Договаривающаяся Сторона предоставляет в подобных случаях судну под своим собственным флагом.

2. Членам экипажа, пассажирам, равно как самому судну и его грузу, будет оказываться во всякое время необходимая помощь в той же мере, как и судам под своим собственным флагом.

3. Груз, спасенный с судна, упомянутого в пункте 1 настоящей статьи, не будет облагаться никакими таможенными пошлинами, если только он не будет передан для потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 16

1. Каждая из Договаривающихся Сторон обязуется обеспечить урегулирование претензий в соответствии с решениями, внесенными судами другой Договаривающейся Стороны по гражданскому делу, связанному с:

- а) использованием судов, принадлежащих или эксплуатируемых Договаривающимися Сторонами; или
- б) перевозкой пассажиров или грузов на таких судах.

2. На территории одной из Договаривающихся Сторон не будет подлежать задержанию или аресту судно, принадлежащее другой Договаривающейся Стороне, в связи с любым гражданским делом, упомянутым в пункте 1 настоящей статьи.

Статья 17

1. Для целей наблюдения за выполнением настоящего Соглашения и регулярных консультаций по всем вопросам, затрагивающим торговое судоходство между портами Договаривающихся Сторон, создается Совместная Комиссия, которая будет собираться по крайней мере один раз в год и, если необходимо, по просьбе любой Договаривающейся Стороны.

2. Состав Комиссии, упомянутой в пункте 1 настоящей статьи, будет определен по согласованию между Договаривающимися Сторонами.

Статья 18

Достигнуто согласие и понимание в том, что Договаривающиеся Стороны будут выполнять Соглашение в духе взаимного сотрудничества и добросовестности и что любое разногласие или спор будут разрешаться Сторонами в дружественном духе.

Статья 19

Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о завершении внутренних процедур, необходимых для введения настоящего Соглашения в силу. Соглашение вступит в силу с даты последнего уведомления.

Статья 20

Настоящее Соглашение будет действовать в течение 5 лет с даты его вступления в силу и будет в дальнейшем возобновляться на последующие двухгодичные периоды, если ни одна из Договаривающихся Сторон не сделает письменного заявления другой Стороне о своем намерении пересмотреть Соглашение или прекратить его действие по крайней мере за три месяца до истечения соответствующего срока действия Соглашения.

Совершено в Москве 12 июня 1978 года в двух подлинных экземплярах на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение о морском судоходстве между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и правительством Мексиканских Соединенных Штатов

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Мексиканских Соединенных Штатов, принимая во внимание взаимную заинтересованность в развитии морского судоходства между обеими странами,

желая способствовать развитию международного торгового судоходства на основе принципов свободы судоходства,

признавая важность обеспечения эффективного и регулярного морского судоходства между обеими странами и желательность расширения диверсификации экономических отношений между двумя странами, согласились о нижеследующем:

Статья I

В настоящем Соглашении:

1. Термин «судно Договаривающейся Стороны» означает любое судно, внесенное в реестр торгового флота этой Стороны и плавающее под ее флагом; однако этот термин не включает военные корабли.

2. Термин «член экипажа» означает капитана или любое другое лицо, включенное в судовую роль и действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем.

Статья II

Договаривающиеся Стороны будут оказывать всемерное содействие свободе торгового судоходства и воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья III

Договаривающиеся Стороны будут продолжать прилагать, в пределах своего законодательства, все усилия к поддержанию и развитию сотрудничества между властями, ответственными за морской транспорт в их странах.

В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмениваться информацией между правительственными учреждениями, ответственными за морской транспорт в их странах, и поощрять развитие контактов между судоходными организациями и судоходными предприятиями обеих стран.

Статья IV

1. Для обслуживания советско-мексиканской торговли Договаривающиеся Стороны будут содействовать установлению совместного регулярного судоходства между портами Союза Советских Социалистических Республик и портами Мексиканских Соединенных Штатов с равным участием советского и мексиканского тоннажа в отношении количества перевозимого груза и фрахтовых поступлений.

2. Компетентные морские власти Договаривающихся Сторон назначают для осуществления указанных регулярных перевозок национальные судоходные предприятия, которые заключат между собой соглашение о тарифах и других коммерческих и организационных условиях предоставления услуг в сфере перевозок между портами СССР и Мексики.

3. Положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не должны создавать ненужных задержек в переработке грузов в портах Договаривающихся Сторон. Когда назначенные национальные судоходные предприятия не могут предоставить соответствующие услуги, компетентные власти Договаривающихся Сторон не будут препятствовать или разрешат отгрузку грузов на судах других судоходных предприятий.

4. Положения настоящей статьи не будут затрагивать законодательство каждой из Договаривающихся Сторон в том, что касается перевозки нефти и нефтепродуктов.

Статья V

Соглашение о тарифах и условиях перевозок будет учитывать интересы фрахтователей и подлежать одобрению компетентными морскими властями обеих Договаривающихся Сторон.

В случае, если не будет достигнута договоренность относительно Соглашения о тарифах и условиях перевозок, назначенные предприятия передадут этот вопрос компетентным морским властям для его окончательного решения.

Тарифы, их изменения и поправки к ним вступят в силу после их одобрения компетентными морскими властями в случаях, когда такое одобрение необходимо.

Статья VI

Компетентные морские власти Договаривающихся Сторон определяют сроки для взаимной информации об одобрении или неодобрении тарифов и условий перевозок, а также сроки для уведомления фрахтователей об изменении тарифов и условий перевозок.

Статья VII

Если применение тарифов, фрахтовых ставок или условий перевозок наносит ущерб интересам торговли, фрахтователей или перевозчиков, Договаривающиеся Стороны будут содействовать, в пределах своей соответствующей юрисдикции, проведению консультаций между заинтересованными сторонами.

Статья VIII

Участники Соглашения о тарифах и условиях перевозок должны предоставлять компетентным морским властям своей страны, по их запросу, информацию относительно своей деятельности в рамках указанного Соглашения.

Статья IX

1. Договаривающиеся Стороны дадут разрешение на открытие представительств судоходных организаций одной Стороны на территории другой Стороны.

2. Деятельность указанных представительств будет подчиняться соответствующим законам и правилам, действующим на территории страны их пребывания.

Статья X

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны такое же обращение, какое она предоставляет своим судам, занятым в международных перевозках, в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других сборов и налогов, использования услуг, предназначенных для мореплавания, и осуществления обычных коммерческих операций.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи:

а) не распространяются на порты, не открытые для захода иностранных судов;

б) не затрагивают право Договаривающихся Сторон принимать меры по обеспечению национальной безопасности;

с) не применяются к деятельности, которая резервируется каждой Договаривающейся Стороной для своих организаций или предприятий, включая, в частности, национальный каботаж и морское рыболовство; при этом под национальным каботажом понимаются водные перевозки, осуществляемые между портами и географическими пунктами одной и той же страны в соответствии с ее законодательством;

д) не обязывают одну Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны предоставляемые своим судам изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке;

е) не затрагивают применение правил относительно въезда и пребывания иностранцев.

3. Применение настоящего Соглашения никоим образом не поставит торговые флоты обеих стран в менее благоприятные условия конкуренции по сравнению с флотами других стран.

Статья XI

Договаривающиеся Стороны будут принимать, в пределах своего законодательства и портовых правил, все необходимые меры к тому, чтобы облегчить и ускорить морские перевозки, препятствовать ненужным задержкам судов и, по возможности, ускорить и упростить осуществление таможенных и иных действующих в портах формальностей.

Статья XII

1. Документы, удостоверяющие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

2. Суда каждой из Договаривающихся Сторон, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, не будут подвергаться новому обмеру в портах другой Стороны, и чистая вместимость судна, указанная в свидетельстве, будет приниматься за основу исчисления корабельных сборов.

Статья XIII

Договаривающиеся Стороны, будучи участниками Конвенции об удостоверениях личности моряков 1958 года (Конвенция N 108 МОТ), обязуются предоставлять владельцам удостоверений личности, выданных компетентными властями другой стороны, льготы, предусмотренные упомянутой Конвенцией.

Таковыми удостоверениями личности являются:

для моряков советских судов - Паспорт моряка СССР;

для моряков мексиканских судов - Удостоверение личности моряка Мексиканских Соединенных Штатов.

Статья XIV

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит какую-либо иную аварию у берегов другой Стороны, то судно и груз будут пользоваться на территории этой Стороны теми же преимуществами, которые предоставляются в подобных обстоятельствах национальному судну и его грузу.

2. Членам экипажа и пассажирам, равно как и самому судну и его грузу, будут оказываться во всякое время такие же помощь и содействие, как и национальным судам.

3. Груз и предметы, выгруженные или спасенные с судна, упомянутого в пункте 1 настоящей статьи, будут освобождаться от уплаты таможенных пошлин, если только они не будут переданы для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья XV

1. Когда член экипажа одной из Договаривающихся Сторон совершит правонарушение на борту этого судна во время его пребывания во внутренних морских водах другой Договаривающейся Стороны, власти этой другой Стороны не преследуют его по закону без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица страны флага этого судна, кроме случая, когда, по мнению упомянутых властей:

а) последствия правонарушения распространяются на территорию государства, в котором находится судно;

б) правонарушение нарушает общественный порядок в этом государстве или его безопасность;

с) правонарушение по законодательству этого государства является тяжким преступлением;

д) правонарушение совершено против лица, не являющегося членом экипажа этого судна.

2. Положения пункта 1 не затрагивают право контроля и расследования, которое власти каждой из Договаривающихся Сторон имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья XVI

1. Для целей настоящего Соглашения под компетентными морскими властями понимаются: в Союзе Советских Социалистических Республик - Министерство морского флота и в Мексиканских Соединенных Штатах - Главное управление торгового флота Министерства связи и транспорта.

2. Если вследствие изменения законодательства какой-либо из Договаривающихся Сторон изменится компетенция морских властей, указанных в пункте 1 настоящей статьи, о новых властях будет сообщено по дипломатическим каналам другой Договаривающейся Стороне.

Статья XVII

Договаривающиеся Стороны соглашаются о создании Совместной консультативной комиссии в составе представителей обеих Сторон для оценки результатов применения настоящего Соглашения и содействия его эффективной реализации.

Комиссия будет собираться на очередные совещания не реже одного раза в год и на внеочередные совещания в любое время по просьбе любой из Сторон в срок, не превышающий 45 дней с даты получения другой Стороной указанной просьбы.

Комиссия будет собираться на очередные совещания поочередно в Советском Союзе и Мексике. С случае созыва внеочередных совещаний место их проведения будет определяться по договоренности Сторон.

В период между совещаниями Комиссии компетентные морские власти могут связываться между собой по обычным рабочим каналам.

Статья XVIII

Настоящее Соглашение по мере необходимости может быть пересмотрено или изменено по взаимному согласию Договаривающихся Сторон. Такие изменения будут одобряться путем обмена дипломатическими нотами.

Статья XIX

Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о завершении процедур, необходимых в соответствии с ее законами для введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу через 30 дней, считая с даты последнего уведомления.

Настоящее Соглашение будет действовать в течение пяти лет с даты вступления в силу. Оно будет автоматически продлеваться на такие же дополнительные периоды до тех пор, пока любая из Договаривающихся Сторон в любое время за сто восемьдесят дней не известит другую Сторону о своем намерении прекратить его действие.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Москве 7 июля 1978 года в двух подлинных экземплярах на русском и испанском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и правительством Исламской Республики Пакистан о торговом судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Исламской Республики Пакистан, желая развивать торговое судоходство между двумя странами на основе равенства и взаимной выгоды и содействовать развитию международного судоходства на основе принципов свободы судоходства, согласились о нижеследующем:

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Термин “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, внесенное в судовой реестр этой страны и плавающее под ее флагом. Однако этот термин не включает военные корабли и военно-вспомогательные суда.

2. Термин “член экипажа” означает капитана и любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут прилагать все усилия для содействия свободе судоходства и воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию торгового судоходства обеих стран.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны будут продолжать, в пределах их соответствующего законодательства, свои усилия по поддержанию и развитию эффективного делового сотрудничества между властями, ответственными за морской транспорт в их странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмен информацией между правительственными учреждениями, ответственными за морские дела в их странах, и поощрять развитие контактов между их соответствующими судоходными организациями и предприятиями.

Статья 4

Договаривающиеся Стороны в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения соглашаются:

- а) способствовать преимущественному участию судов Союза Советских Социалистических Республик и Исламской Республики Пакистан в перевозках между портами их стран на основе равноправия и взаимной выгоды;
- б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднять развитие перевозок морем между портами их стран;
- в) не препятствовать участию судов одной Договаривающейся Стороны в перевозках морем между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.

Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны такой же режим, какой она предоставляет своим судам, занятым в международных сообщениях, в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других сборов и налогов, использования услуг, предназначенных для мореплавания, и осуществления обычных коммерческих операций.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи:

- а) не применяются к портам, не открытым для захода иностранных судов;
- б) не применяются к деятельности, которая резервируется каждой из Договаривающихся Сторон для своих организаций или предприятий, включая в частности, национальный каботаж и морское рыболовство;
- в) не обязывают одну Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны предоставляемые своим судам изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке;
- г) не применяются к правилам, касающимся въезда и пребывания иностранцев.

Статья 6

Если иное не предусмотрено в настоящем Соглашении, каждая Договаривающаяся Сторона предоставит другой Договаривающейся Стороне режим наиболее благоприятствуемой нации во всех вопросах торгового судоходства.

Статья 7

Договаривающиеся Стороны будут принимать, в пределах своего законодательства и портовых правил, все необходимые меры для облегчения и ускорения морских перевозок, предотвращения ненужных задержек судов и максимально возможного ускорения и упрощения осуществления таможенных и иных действующих в портах формальностей.

Статья 8

1. Документы, удостоверяющие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

2. Суда каждой из Договаривающихся Сторон, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, не будут подвергаться переобмеру в портах другой Стороны, и чистая вместимость судна, указанная в свидетельстве, будет приниматься за основу исчисления корабельных сборов.

Статья 9

Каждая из Договаривающихся Сторон будет предоставлять владельцам удостоверений личности моряков, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, предусмотренные в статьях 10 и 11 настоящего Соглашения. Такими удостоверениями личности являются:

- для моряков советских судов - Паспорт моряка СССР;
- для моряков пакистанских судов - Пакистанское постоянное удостоверение личности (a Pakistani Continuons Discharge Certificate).

Статья 10

Владельцам упомянутых в статье 9 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается в качестве членов экипажа судна Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности моряка, находиться в течение времени пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны в отпуске на берегу без виз при условии, что капитан судна передал компетентным властям список экипажа в соответствии с правилами, действующими в этом порту.

При сходе на берег и возвращении на судно упомянутые лица будут подчиняться установленному в этом порту пограничному и таможенному контролю.

Статья 11

1. Владельцам упомянутых в статье 9 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается въезжать в качестве пассажира любого вида транспорта на территорию другой Договаривающейся Стороны или следовать через ее территорию транзитом, когда они направляются на свое судно или переезжают на другое судно или направляются на родину.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1, моряки должны иметь соответствующие визы другой Договаривающейся Стороны, если они требуются в соответствии с ее законодательством. Такие визы будут выдаваться компетентными властями в возможно короткий срок.

3. В случае, если владелец упомянутого в статье 9 настоящего Соглашения удостоверения личности моряка не является гражданином ни одной из Договаривающихся Сторон, предусмотренные настоящей статьей визы для въезда на территорию или транзитного проезда по территории другой Договаривающейся Стороны будут выдаваться при условии, что такому владельцу гарантируется возвращение на территорию Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности моряка.

Статья 12

1. С соблюдением положений статей 9 - 11 настоящего Соглашения на территориях Договаривающихся Сторон полностью сохраняют свою силу правила относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию морякам, которых она сочтет нежелательными.

Статья 13

1. Судебные власти одной из Договаривающихся Сторон не будут принимать к рассмотрению иски, вытекающие из договора найма на работу в качестве члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны, без согласия компетентного дипломатического и консульского должностного лица этой другой Стороны.

2. Когда член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон совершит правонарушение на борту этого судна во время нахождения судна в пределах порта другой Договаривающейся Стороны, власти этой другой Стороны не будут преследовать его по закону без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица страны флага судна, если, по мнению упомянутых властей:

- а) последствия правонарушения не распространяются на территорию государства, в котором находится судно;
- б) правонарушение не нарушает общественный порядок в этом государстве или его безопасность;
- с) правонарушение по законам этого государства не является тяжким преступлением;

д) правонарушение не совершено против какого-либо иного лица, кроме члена экипажа этого судна.

3. Положения пункта 2 настоящей статьи не затрагивают право контроля и расследования, которое власти каждой из Договаривающихся Сторон имеют в соответствии со своим законодательством.

Статья 14

Судоходные предприятия или компании, которые имеют свой центральный орган управления и контроля на территории одной из Договаривающихся Сторон, будут освобождаться на территории другой Договаривающейся Стороны от подоходного налога на доход, получаемый в любой из двух стран, который может взиматься в соответствии с законодательством этой другой Стороны. Вышеуказанное положение не затрагивает обычных таможенных пошлин и других налогов, взимаемых в отношении импортируемых товаров.

Статья 15

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит любую иную аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, то судно и груз будут пользоваться на территории этой последней Стороны теми же преимуществами, которые предоставляются национальному судну или грузу.

2. Экипажу и пассажирам, равно как самому судну и его грузу, будут оказываться во всякое время помощь и содействие в той же мере, как и национальному судну.

3. Груз и предметы, выгруженные или спасенные с судна, упомянутого в пункте 1, не будут облагаться никакими таможенными пошлинами, при условии, что они не переданы для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 16

В целях эффективного выполнения настоящего Соглашения и для рассмотрения любых других вопросов судоходства, представляющих взаимный интерес, будет создана Совместная комиссия. Комиссия создается по просьбе одной из Сторон.

Статья 17

Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о завершении процедур, необходимых в соответствии с ее законодательством для введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу через 30 дней с даты последнего уведомления.

Настоящее Соглашение будет оставаться в силе в течение неопределенного срока. Любая из Договаривающихся Сторон может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. В этом случае действие Соглашения прекращается по истечении шести месяцев со дня получения другой Договаривающейся Стороной уведомления о прекращении.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Москве 18 октября 1979 года в двух экземплярах, каждый на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Мальта о торговом судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Республики Мальта, желая развивать торговое судоходство между двумя странами и содействовать развитию международного судоходства на основе принципов свободы судоходства, договорились о нижеследующем:

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Термин “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, зарегистрированное на территории этой Стороны в соответствии с ее законами и правилами.
2. Термин “член экипажа” означает капитана и любое другое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Настоящее Соглашение не применяется к:

- a) военным кораблям;
- b) другим судам в то время, когда они используются исключительно или частично для целей вооруженных сил;
- c) судам, осуществляющим любые функции государственной власти;
- d) рыболовным судам или их улову.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны будут сотрудничать в целях содействия свободе торгового мореплавания и воздерживаться от действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья 4

Договаривающиеся Стороны будут, в пределах их соответствующего законодательства, продолжать прилагать свои усилия к поддержанию и развитию эффективных деловых отношений между властями, ответственными за морской транспорт в их странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить консультации и обмениваться информацией между правительственными учреждениями, ответственными за морские вопросы в их странах, и поощрять развитие контактов между их соответствующими судоходными организациями и отраслями судоходства.

Статья 5

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:

- a) способствовать участию судов Союза Советских Социалистических Республик и Республики Мальта в перевозках морем между портами их стран;
- b) сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднять развитие перевозок морем между портами их стран;
- c) облегчать и сотрудничать в участии судов каждой из Договаривающихся Сторон в таких перевозках морем между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран, развитие которых представляет интерес для Договаривающихся Сторон.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов третьих стран участвовать в перевозках между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 6

1. С учетом их соответствующего законодательства каждая из Договаривающихся Сторон предоставит судам другой Договаривающейся Стороны такое же обращение, какое она предоставляет своим судам, занятым в международных сообщениях, в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других сборов и налогов, использования услуг, предназначенных для мореплавания, и осуществления обычных коммерческих операций.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи:

- а) не применяются к портам, не открытым для захода иностранных судов;
- б) не применяются к деятельности и обслуживанию, которые резервируются каждой из Договаривающихся Сторон для своих организаций или отраслей, включая, в частности, национальный каботаж;
- с) не применяются к режиму, предоставляемому по договоренностям о распределении грузов;
- д) не обязывают одну Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны предоставляемые своим судам изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке;
- е) не затрагивают применение правил, касающихся въезда и пребывания иностранцев.

Статья 7

Договаривающиеся Стороны будут принимать, в пределах своего законодательства и портовых правил, все необходимые меры к тому, чтобы облегчать и ускорять морские перевозки, предотвращать ненужные задержки судов и максимально возможно ускорять и упрощать осуществление таможенных и иных формальностей, применяемых в портах.

Статья 8

1. Документы, удостоверяющие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться другой Стороной.

2. Суда каждой из Договаривающихся Сторон, имеющие законно выданные мерительные свидетельства, не будут подвергаться переобмеру в портах другой Стороны, и чистая вместимость судна, указанная в свидетельстве, будет приниматься за основу исчисления корабельных сборов.

Статья 9

Каждая из Договаривающихся Сторон будет предоставлять владельцам удостоверений личности моряков, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, предусмотренные в статьях 10 и 11 настоящего Соглашения. Такими удостоверениями личности являются:

для моряков советских судов - Паспорт моряка СССР;

для моряков мальтийских судов - Мальтийский паспорт или Карточка мальтийского моряка.

Статья 10

Владельцам упомянутых в статье 9 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков, которые являются членами экипажа судна Договаривающейся Стороны, выдавшей такие удостоверения, будет разрешаться находиться во время пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны в отпуске на берегу без визы при условии, что капитан передал компетентным властям список экипажа в соответствии с правилами, имеющими силу в этом порту. При сходе на берег и возвращении на судно упомянутые лица подлежат установленному в этом порту пограничному и таможенному контролю.

Статья 11

1. Владельцам упомянутых в статье 9 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается въезжать в качестве пассажиров любого средства транспорта на территорию другой Договаривающейся Стороны или проезжать ее территорию транзитом, когда они направляются на свое судно или переезжают на другое судно, направляются на родину или едут по какой-либо другой причине, одобренной другой Договаривающейся Стороной.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1, моряк должен иметь соответствующую визу другой Договаривающейся Стороны, которая будет выдаваться компетентными властями в возможно короткий срок.

Статья 12

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит такое же обращение, какое предусмотрено в статьях 10 и 11, любому члену экипажа судна другой Договаривающейся Стороны (который не является гражданином ни одной из Договаривающихся Сторон), владеющему удостоверением личности моряка, выданным компетентными властями заинтересованного государства и в соответствии либо с положениями Конвенции об удостоверениях личности моряков 1958 г., либо Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 г., при условии, что такой документ гарантирует возвращение его владельца в страну, выдавшую этот документ.

Статья 13

Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию морякам, которых она сочтет нежелательными.

Статья 14

Судоходные предприятия или компании, которые имеют свой центральный орган управления и контроля на территории одной из Договаривающихся Сторон, не будут облагаться налогами или уплачивать на территории другой Договаривающейся Стороны налоги на доходы, полученные от эксплуатации судов.

Статья 15

Представители компетентных морских властей обеих Договаривающихся Сторон будут встречаться через такие промежутки времени, какие они сочтут подходящими, в целях рассмотрения хода выполнения настоящего Соглашения и обсуждения любых других вопросов судоходства, представляющих взаимный интерес.

Статья 16

Каждая Договаривающаяся Сторона уведомит другую Договаривающуюся Сторону о завершении необходимых процедур для вступления настоящего Соглашения в силу. Соглашение вступит в силу через 30 дней со дня последнего уведомления.

Оно будет оставаться в силе до истечения трех месяцев с того дня, когда одна из Договаривающихся Сторон уведомит в письменной форме другую Договаривающуюся Сторону о своем желании прекратить действие Соглашения.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Валлетте 26 января одна тысяча девятьсот восемьдесят первого года в двух экземплярах, каждый на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Демократической Социалистической Республики Шри Ланка о судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Демократической Социалистической Республики Шри Ланка, желая развивать торговое судоходство между двумя странами на основе равенства и взаимной выгоды и содействовать развитию международного судоходства, согласились о нижеследующем:

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Термин “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, внесенное в судовой реестр этой Стороны и плавающее под ее флагом. Этот термин не включает военные корабли, военные вспомогательные корабли, рыболовные суда и любые другие суда, предназначенные или используемые для некоммерческих целей.

2. Термин “член экипажа” означает капитана и любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут продолжать, в пределах их национального законодательства, свои усилия по поддержанию и развитию эффективного делового сотрудничества между властями, ответственными за морской транспорт в их странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмен информацией между правительственными учреждениями, ответственными за судоходные вопросы в их странах, и поощрять развитие контактов и сотрудничества между их соответствующими судоходными организациями и предприятиями.

Статья 3

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:

а) поощрять создание совместной регулярной линии для обеспечения линейных перевозок между двумя странами. Для достижения этой цели назначенные национальные судоходные линии двух стран заключают коммерческое соглашение для равного распределения общего количества линейных грузов, перевозимых между двумя странами, как по тоннам, так и по фрахтовым поступлениям;

б) сотрудничать в устранении препятствий, которые могли бы затруднять развитие перевозок морем между портами двух стран;

с) не препятствовать участию судов одной Договаривающейся Стороны в перевозках морем между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов под флагом третьих стран участвовать в перевозках морем между портами Договаривающихся Сторон на условиях фрахтовых сделок и/или договоренностей между судовладельцами и фрахтователями любой из Договаривающихся Сторон.

Статья 4

Если иное не предусмотрено в настоящем Соглашении, каждая Договаривающаяся Сторона предоставит другой Договаривающейся Стороне режим наиболее благоприятствуемой нации в вопросах торгового судоходства.

Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны такой же режим, какой она предоставляет своим судам, занятым в международных сообщениях, в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других сборов и налогов, осуществления обычных коммерческих операций и использования услуг, предназначенных для мореплавания.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона, насколько это совместимо с ее национальным законодательством, предоставит судам третьих стран, зафрахтованным фрахтователями другой Договаривающейся Стороны или ее соответствующими судоходными организациями, такое же обращение в своих портах, какое предоставлено судам этой Стороны.

3. Положения настоящей статьи:

- а) не применяются к портам, не открытым для захода иностранных судов;
- б) не применяются к деятельности, которая резервируется каждой из Договаривающихся Сторон для своих организаций или предприятий, включая, в частности, национальный каботаж;
- с) не обязывают одну Договаривающуюся Сторону распространять на суда другой Договаривающейся Стороны предоставляемые своим судам изъятия из правил об обязательной лоцманской проводке;
- д) не затрагивают национальных правил относительно въезда и пребывания иностранцев на территории каждой Договаривающейся Стороны.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны будут принимать, в пределах своего национального законодательства и правил, все необходимые меры для облегчения и ускорения морских перевозок, предотвращения ненужных задержек судов и максимально возможного ускорения и упрощения осуществления таможенных и иных действующих в портах формальностей.

Статья 7

1. Документы, удостоверяющие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться другой Договаривающейся Стороной.

2. Суда каждой из Договаривающихся Сторон, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, не будут подвергаться переобмеру в портах другой Стороны, и чистая вместимость судна, указанная в свидетельстве, будет приниматься за основу исчисления корабельных сборов.

Статья 8

Каждая из Договаривающихся Сторон будет предоставлять владельцам удостоверений личности моряков, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, перечисленные в статьях 9 и 10 настоящего Соглашения.

Таковыми удостоверениями личности являются:

- для моряков советских судов - "Паспорт моряка СССР";
- для моряков ланкийских судов - "Постоянное удостоверение личности" (Continuous Discharge Certificate).

Статья 9

Владельцам упомянутых в статье 8 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается в качестве членов экипажа судна Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности моряка, находиться в течение времени пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны в отпуске на берегу без виз при условии, что капитан судна передал компетентным властям список экипажа в соответствии с правилами, действующими в этом порту.

При сходе на берег и возвращении на судно упомянутые лица подчиняются действующим в данном порту пограничному и таможенному контролю.

Статья 10

1. Владельцам упомянутых в статье 8 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается въезжать в качестве пассажира любого вида транспорта на территорию другой Договаривающейся Стороны или проезжать ее территорию транзитом, когда они направляются на свое судно или переезжают на другое судно, направляются на родину или едут по любой другой причине, одобренной властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1, моряки должны иметь соответствующие визы другой Договаривающейся Стороны, которые будут выдаваться компетентными властями в возможно короткий срок.

3. В случае, если владелец упомянутого в статье 8 настоящего Соглашения удостоверения личности моряка не является гражданином ни одной из Договаривающихся Сторон, предусмотренные настоящей статьей визы для въезда на территорию или транзитного проезда по территории другой Договаривающейся Стороны будут выдаваться при условии, что владельцу такого документа гарантируется возвращение на территорию Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности моряка.

Статья 11

1. С соблюдением положений статей 8 - 10 настоящего Соглашения на территории Договаривающихся Сторон будут применяться национальные законы и правила, регулирующие въезд, пребывание и выезд иностранцев в отношении членов экипажа.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию морякам, которых она сочтет нежелательными.

Статья 12

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет

выброшено на берег или потерпит любую иную аварию у берегов другой Стороны, то судно и груз будут пользоваться на территории этой последней Стороны тем же обращением, которое оказывается национальному судну и грузу.

2. Экипажу и пассажирам, равно как самому судну и его грузу, будет оказываться во всякое время содействие в той же мере, как и национальному судну.

3. Груз и любые другие предметы, выгруженные или спасенные с судна, упомянутого в пункте 1 настоящей статьи, не будут облагаться никакими таможенными пошлинами, если только они не доставлены для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 13

Договаривающиеся Стороны поручат своим компетентным властям провести переговоры и заключить соглашение с целью сведения к минимуму возможностей ареста или задержания судов, принадлежащих одной Договаривающейся Стороне, на территории другой Договаривающейся Стороны в связи с гражданским судопроизводством.

Статья 14

Каждая Договаривающаяся Сторона, при соблюдении ее национального законодательства и правил, обеспечит необходимые условия на ее территории для учреждения представительств назначенных судоходных линий и судоходных организаций другой Договаривающейся Стороны.

Статья 15

В целях эффективного выполнения настоящего Соглашения и для рассмотрения любых других вопросов судоходства, представляющих взаимный интерес, создается Совместный комитет. Этот Комитет будет созываться по просьбе одной из Договаривающихся Сторон, поочередно в СССР и Шри Ланке.

Статья 16

Если одна из Договаривающихся Сторон считает желательным изменить положения настоящего Соглашения или внести дополнительные положения, она может предложить провести с другой Договаривающейся Стороной консультации. Согласованные изменения или дополнения вступят в силу после их подтверждения путем обмена нотами по дипломатическим каналам.

Статья 17

Если между Договаривающимися Сторонами или назначенными судоходными линиями возникнут разногласия относительно толкования или применения настоящего Соглашения, они приложат усилия к тому, чтобы разрешить эти разногласия в духе сотрудничества и взаимопонимания.

Статья 18

Настоящее Соглашение вступит в силу с даты его подписания и будет оставаться в силе до истечения двенадцати месяцев со дня, когда любая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о его денонсации.

Совершено в Коломбо 19 февраля 1982 года в двух подлинных экземплярах, каждый на русском, английском и сингальском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Испании о морском судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Испании, желая содействовать развитию отношений между двумя странами в области морского транспорта, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Для целей настоящего Соглашения:

- а) под “компетентными морскими властями” понимаются: со стороны СССР - Министерство морского флота и со стороны Испании - Министерство транспорта, туризма и связи - Генеральное управление морского флота. О любом изменении, которое может произойти, будет сообщено по дипломатическим каналам;
- б) под “судном Договаривающейся Стороны” понимается любое торговое судно, предназначенное для морских коммерческих перевозок, внесенное в соответствующий реестр этой Договаривающейся Стороны и несущее флаг этой Стороны. Этот термин не включает научно-исследовательские суда и суда с ядерными силовыми установками;
- с) под “членом экипажа судна” понимается капитан и любое лицо, действительно занятое во время рейса на борту выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны соглашаются:

- а) содействовать развитию морских перевозок между портами обеих стран и предпринимать необходимые меры к устранению возможных препятствий для развития этих перевозок;
- б) содействовать и облегчать во всех отношениях участие судов Договаривающихся Сторон в морских перевозках между портами обеих стран.

Статья 3

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Стороны такой же режим, какой она предоставляет своим судам, занятым в международных морских перевозках, в том, что касается свободного доступа в торговые порты, использования портовых сооружений для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, а также пользования всеми портовыми услугами.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи не применяются:

- а) к деятельности, мореплаванию и перевозкам, которые по закону зарезервированы для себя каждой из Договаривающихся Сторон, включая, в частности, национальный каботаж, спасательные и судоподъемные операции, буксировку и оказание других портовых услуг;
- б) к правилам об обязательной лоцманской проводке иностранных судов;
- с) к правилам относительно въезда и пребывания иностранцев на территориях Договаривающихся Сторон;
- д) к портам, не открытым для захода иностранных судов.

3. В отношении портовых сборов каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Стороны режим наиболее благоприятствуемой нации.

4. Заходы в порты одной Договаривающейся Стороны судов другой Стороны, которые перевозят ядерные или другие вредные или опасные вещества или материалы, определенные в соответствующих международных соглашениях, будут регулироваться национальными правилами первой Стороны.

Статья 4

Договаривающиеся Стороны предпримут соответствующие меры к тому, чтобы, по возможности, сократить время стоянки судов в портах, ускорить и упростить осуществление административных, таможенных, санитарных или любых других формальностей.

Статья 5

1. Документы, удостоверяющие национальность судов, мерительные свидетельства и любые другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

2. Суды каждой Договаривающейся Стороны, снабженные мерительными свидетельствами, не будут подлежать переобмеру в портах другой Стороны. Расчет и взимание портовых сборов и налогов будут производиться на основе данных, содержащихся в документах, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны будут признавать удостоверения личности членов экипажа судна, выданные компетентными властями другой Договаривающейся Стороны. Такими удостоверениями личности являются:

- для членов экипажей советских судов - "Паспорт моряка СССР";
- для членов экипажей испанских судов - "Мореходная книжка" или "Морское профессиональное удостоверение".

Любое изменение вида или наименования этих документов будет заблаговременно сообщаться по дипломатическим каналам. В любом случае эти документы должны соответствовать Конвенции МОТ 108.

Статья 7

Членам экипажей судов каждой Договаривающейся Стороны, имеющим упомянутые в статье 6 настоящего Соглашения удостоверения личности, разрешается в течение времени пребывания судов в портах другой Стороны сходить на берег и находиться в портовом городе при условии вручения капитаном судна портовым властям списка членов экипажа.

При сходе на берег и возвращении на судно члены экипажа будут проходить установленный в этих портах контроль.

Статья 8

1. Владельцам упомянутых в статье 6 настоящего Соглашения удостоверений личности, не внесенным в судовую роль какого-либо судна одной из Договаривающихся Сторон, будет разрешаться проследовать по территории другой Стороны для того, чтобы прибыть к месту назначения на судно, находящееся в порту этой последней Стороны. В этом случае удостоверение личности должно иметь соответствующие визы, выдаваемые властями этой Стороны, если только обе Стороны не придут к иной договоренности в этом отношении. Такие визы будут выдаваться в возможно короткий срок.

2. Если член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон, имеющий упомянутое в статье 6 настоящего Соглашения удостоверение личности, высаживается в порту другой Договаривающейся Стороны по причине болезни, служебным обстоятельствам или по любым другим мотивам, которые будут признаны приемлемыми местными властями, эта последняя Сторона разрешит заинтересованному лицу находиться на ее территории для госпитализации, а также вернуться в свою страну или на судно своей страны любым видом транспорта.

Статья 9

1. С соблюдением положений статей 6 - 8 настоящего Соглашения на территориях Договаривающихся Сторон полностью сохраняют силу существующие положения относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право отказывать в доступе на свою территорию лицам, которых она сочтет нежелательными.

Статья 10

1. Если член экипажа судна одной из Договаривающихся Сторон совершит преступление на борту этого судна во время пребывания судна во внутренних водах другой Стороны, уголовная юрисдикция государства, во внутренних водах которого находится судно, осуществляется лишь в следующих случаях:

- a) когда последствия преступления распространяются на территорию государства, во внутренних водах которого находится судно; или
- b) когда преступление такого рода, что им нарушается спокойствие или добрый порядок в этом государстве; или
- c) когда преступление совершено против иного лица, чем член экипажа судна или любого другого судна этого флага; или
- d) когда это необходимо для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами или психотропными веществами.

2. В случаях, указанных в пункте 1 настоящей статьи, компетентные власти Договаривающейся Стороны, которая осуществляет свою юрисдикцию, незамедлительно информируют дипломатические или консульские власти другой Стороны. Указанные дипломатические и консульские власти будут иметь право с момента задержания посещать подозреваемых, общаться с ними и предоставлять им необходимую юридическую помощь.

3. Положения пункта 1 настоящей статьи не затрагивают право контроля и расследования, которое власти каждой из Договаривающихся Сторон имеют в соответствии со своим законодательством.

4. Судебные власти одной из Договаривающихся Сторон не могут принимать к производству иски, связанные с соглашением о найме на работу в качестве члена экипажа судна другой Стороны.

Статья 11

1. Если судно одной Договаривающейся Стороны потерпит бедствие во внутренних водах или территориальном море другой Стороны, местные власти незамедлительно известят об этом дипло-

матическое или консульское должностное лицо государства флага судна. В этом случае судно или груз будут пользоваться на территории этой Стороны теми же преимуществами, которые предоставляются национальному судну или его грузу.

2. Членам экипажа и пассажирам, равно как самому судну и его грузу, будут оказываться во всякое время такие же помощь и содействие, как и национальным судам.

3. Груз и предметы, выгруженные или спасенные с судна в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи, не будут облагаться таможенными пошлинами, если только они не будут переданы для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 12

1. В интересах развития советско-испанской торговли будут созданы совместные регулярные линии между портами обеих Договаривающихся Сторон с участием советских и испанских судоходных предприятий на основе равного распределения грузов, перевозимых между двумя странами, выраженного в соответствующих фрахтовых поступлениях. Смешанный комитет, предусмотренный статьей 14 настоящего Соглашения, рассмотрит на своей первой сессии возможные сроки создания таких линий.

2. Компетентные морские власти Договаривающихся Сторон назначают для эксплуатации регулярных линий национальные судоходные предприятия. Эти предприятия заключают между собой соглашения о портах захода, тарифах и других коммерческих и организационных условиях, обычно применяемых при создании подобных линий в международном линейном судоходстве. Указанные соглашения будут учитывать интересы торговли между двумя странами и подлежат одобрению компетентными морскими властями каждой Стороны.

Статья 13

Обе Договаривающиеся Стороны согласились с учреждением представительств советских и испанских судоходных предприятий на своих территориях по предварительному согласованию с компетентными органами.

Учреждение и деятельность упомянутых представительств подчиняется соответствующим законам и правилам, действующим в стране их пребывания.

Компетентные органы Договаривающихся Сторон будут оказывать необходимое содействие указанным представительством и их сотрудникам в осуществлении их законной деятельности.

Функции, статус и численный состав таких представительств подлежат согласованию между компетентными властями Договаривающихся Сторон по соответствующим предложениям Смешанного комитета.

Статья 14

1. Для надлежащего применения настоящего Соглашения будет учрежден Смешанный комитет в составе представителей каждой из Договаривающихся Сторон. На заседаниях Комитета могут присутствовать советники, участие которых каждая из Договаривающихся Сторон сочтет целесообразным.

2. Комитет будет собираться ежегодно на очередные сессии поочередно в каждой из двух стран. По просьбе любой из Договаривающихся Сторон проводятся внеочередные сессии в той стране, которая не обращалась с такой просьбой; они созываются в течение тридцатидневного срока после заявления просьбы.

Статья 15

1. Настоящее Соглашение вступит в силу в день, когда Договаривающиеся Стороны уведомят друг друга по дипломатическим каналам о выполнении своих соответствующих конституционных требований.

2. Настоящее Соглашение, однако, начнет временно применяться через шестьдесят дней после даты его подписания.

3. Настоящее Соглашение будет оставаться в силе в течение неограниченного срока. Оно может, однако, быть денонсировано по дипломатическим каналам любой из Договаривающихся Сторон и в этом случае прекратит свое действие через шесть месяцев после получения другой Стороной уведомления о денонсации.

Совершено в Москве 30 мая 1983 года в двух подлинных экземплярах на русском и испанском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Тунисской Республики о морском судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Тунисской Республики, желая содействовать развитию морского судоходства между Союзом Советских Социалистических Республик и Тунисской Республикой на основе равенства и взаимной выгоды и укреплять, в возможно большей степени, международное сотрудничество в этой области, желая вновь подтвердить право обеих стран на обеспечение перевозки части объема их внешнеторгового обмена и содействовать наиболее полному развитию их морского флота, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Целью настоящего Соглашения является:

- организация морских отношений между Союзом Советских Социалистических Республик и Тунисской Республикой;
- обеспечение лучшей координации перевозок;
- предупреждение любых действий, могущих нанести ущерб развитию морского судоходства;
- содействие в общем плане развитию экономических и торговых отношений между обеими странами;
- предупреждение возникновения избытка тоннажа и улучшение условий перевозок.

Статья 2

Для применения настоящего Соглашения и приложений к нему:

1. Под термином “компетентное морское ведомство” следует понимать министерство, ответственное за морской флот, и его служащих, которым министерство может передать все или часть своих функций.
2. Под термином “судно Договаривающейся Стороны” следует понимать любое торговое судно или любое государственное судно, используемое для коммерческих целей, зарегистрированное на территории этой Стороны и несущее ее флаг в соответствии с ее законодательством.
3. Под термином “назначенное судоходное предприятие” следует понимать любую компанию одной из Договаривающихся Сторон, которая отвечает следующим условиям:
 - a) имеет свой центральный орган управления на национальной территории;
 - b) фактически используется для публичных и/или частных целей одной из Сторон;
 - c) признается таковым компетентным морским ведомством.
4. Под термином “член экипажа судна” следует понимать капитана и любое лицо, занятое во время рейса на борту судна эксплуатацией, управлением и обслуживанием судна и включенное в судовую роль.

Статья 3

1. Каждая из Договаривающихся Сторон имеет право учреждать на территории другой Договаривающейся Стороны представительство назначенных ею судоходных предприятий при условии соблюдения действующих правил страны пребывания.
2. В случае если назначенные судоходные предприятия одной из Договаривающихся Сторон откажутся использовать право, упомянутое в предшествующем пункте, то они поручат осуществлять их представительство любому судоходному предприятию, назначенному и/или уполномоченному другой Договаривающейся Стороной в соответствии с действующими правилами этой последней Стороны.

Статья 4

1. Законы и правила каждой Договаривающейся Стороны, относящиеся к входу и выходу с ее территории судов, используемых в международном морском судоходстве, или к эксплуатации и навигации указанных судов во время их пребывания в пределах ее территории, будут применяться к судам другой Договаривающейся Стороны.
2. Пассажиры, экипажи и отправители грузов будут подчиняться законам и правилам, регулирующим на территории каждой Договаривающейся Стороны въезд, пребывание и выезд пассажиров, экипажей или грузов, включая законы и правила, относящиеся к входу и выходу судов из портов, иммиграционным, таможенным и карантинным формальностям.

Статья 5

Компетентные морские ведомства направят свои усилия в рамках Смешанного морского комитета,

предусмотренного статьей 14, на облегчение достижения взаимопонимания их соответствующих проблем, включая сотрудничество в области подготовки и совершенствования кадров морских профессий, а также обмен опытом и информацией в этой области.

Статья 6

1. Каждая из Договаривающихся Сторон признает национальность судов другой Стороны на основании документов, находящихся на борту этих судов и выданных компетентными морскими ведомствами другой Договаривающейся Стороны в соответствии с ее законами и правилами.

2. Другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, также признаются другой Стороной.

3. Взимание сборов с судов будет осуществляться на основе данных упомянутых судовых документов.

Статья 7

1. Каждая из Договаривающихся Сторон обеспечит в своих открытых для международной морской торговли портах судам другой Стороны такой же режим, как и своим собственным судам, в том, что касается взимания портовых сборов и налогов, а также в том, что касается доступа в порты, пребывания, выхода и пользования всеми удобствами для мореплавания и коммерческих операций как в отношении судов и их экипажей, так и в отношении пассажиров и грузов.

Это положение, в частности, касается предоставления мест у причала и услуг, связанных с погрузочно-разгрузочными работами.

2. Положения предшествующего пункта не применяются к мореплаванию, деятельности и перевозкам, которые по закону зарезервированы для себя каждой из Договаривающихся Сторон, и в частности к каботажу и морскому рыболовству.

Статья 8

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель или потерпит любую иную аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, то компетентные власти этой последней Стороны окажут членам экипажа, пассажирам, а также судну и его грузу такую же помощь и содействие, как и судну под своим собственным флагом.

2. Если судно потерпит аварию, то его груз и судовые запасы не будут облагаться таможенными пошлинами, если только они не доставлены для потребления или использования на месте.

3. Если происшествие на море, случившееся в пределах территориальных вод одной из Сторон, повлечет за собой морское расследование, то компетентные морские власти передадут свои заключения властям другой Стороны.

Статья 9

1. Каждая из Договаривающихся Сторон признает удостоверения личности моряков, выданные компетентными властями другой Стороны, и предоставляет владельцам этих документов права, предусмотренные в статье 10, на указанных в ней условиях.

2. Такими удостоверениями личности являются:

- в отношении Союза Советских Социалистических Республик - Паспорт моряка СССР;
- в отношении Тунисской Республики - Профессиональная морская книжка.

Статья 10

1. Владельцы упомянутых в статье 9 удостоверений личности моряков, выданных одной из Договаривающихся Сторон, могут в качестве членов экипажа сходить на берег без визы во время пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны с соблюдением портовых, пограничных и таможенных правил.

2. Владельцам упомянутых в статье 9 удостоверений личности моряков, выданных одной из Договаривающихся Сторон, разрешается, независимо от используемого средства передвижения, въезжать в качестве пассажира на территорию другой Договаривающейся Стороны или проезжать ее территорию транзитом с целью прибытия на свое судно, перевода на другое судно, возвращения в свою страну или с любой иной целью, предварительно одобренной властями этой другой Договаривающейся Стороны.

3. Во всех случаях, упомянутых в пункте 2, удостоверения личности должны иметь визу другой Договаривающейся Стороны. Эта виза выдается в возможно короткий срок.

4. Если член экипажа, имеющий упомянутое в статье 9 удостоверение личности, высаживается в порту другой Договаривающейся Стороны по причине болезни, служебным обстоятельствам или по другим мотивам, которые признаются приемлемыми компетентными властями, то эти власти дадут необходимое разрешение заинтересованному лицу в случае госпитализации находиться на ее территории, а также вернуться в свою страну либо проследовать в другой порт посадки любым видом транспорта.

5. Владельцы упомянутых в статье 9 удостоверений личности, не являющиеся гражданами одной из Договаривающихся Сторон, будут получать въездные или транзитные визы, требуемые на территории другой Договаривающейся Стороны, при условии, что им гарантируется возвращение на территорию Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности.

Статья 11

1. Перевозки грузов на судах двусторонних регулярных линий между территориями обеих стран, независимо от порта погрузки или выгрузки, будут подлежать справедливому делению между обеими Сторонами. Условия такого деления будут установлены совместным решением.

2. В отношении не охватываемых пунктом 1 настоящей статьи перевозок грузов морским путем между портами обеих стран каждая из Договаривающихся Сторон примет необходимые меры с целью обеспечения значительного и справедливого участия назначенных судоходных компаний.

Практические условия участия судоходных компаний обеих стран будут определяться и устанавливаться периодически в рамках сессий Смешанного морского комитета.

3. Условия относительно перевозок грузов в рамках любого признанного морского обслуживания должны учитывать интересы торговли между двумя странами. Это условия будут предметом урегулирования между признанными судоходными предприятиями и должны передаваться на утверждение компетентных морских ведомств обеих Договаривающихся Сторон.

4. В отношении перевозок, не охватываемых настоящим Соглашением, каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь возможность осуществлять перевозки между портами Договаривающихся Сторон и портами третьих стран в рамках действующего законодательства в этой области другой Договаривающейся Стороны.

5. Настоящее Соглашение не затрагивает существующего законодательства каждой из двух стран в отношении привилегии флага.

6. Каждая из назначенных судоходных компаний будет иметь возможность использовать для обеспечения перевозок между двумя странами как суда под национальным флагом, так и зафрахтованные суда.

7. Положения настоящей статьи не должны затрагивать право судов под флагом третьих стран участвовать в перевозках морем между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 12

Назначенные судоходные предприятия Союза Советских Социалистических Республик и Тунисской Республики будут согласовывать их деятельность и координировать, в особенности, их коммерческую политику, для того чтобы:

- следить за лучшим использованием средств в целях обеспечения потребностей перевозок;
- изучать фрахтовые ставки.

Статья 13

Договаривающиеся Стороны будут поощрять:

- проведение периодических консультаций между их портовыми властями;
- частый обмен информацией, документацией и периодической статистикой или другими материалами.

Статья 14

В целях выполнения настоящего Соглашения создается Смешанный морской комитет, состоящий из представителей обеих Договаривающихся Сторон.

Комитет может рассматривать все вопросы, вытекающие из применения настоящего Соглашения. Он собирается каждый год, поочередно в одной или в другой стране, на очередные сессии и чрезвычайные сессии в стране, которая заявит об этом просьбу, в течение шестидесяти дней с даты получения этой просьбы.

Статья 15

1. При условии соблюдения положений пункта 2 статьи 15 любое изменение настоящего Соглашения должно быть одобрено в соответствии с конституционными положениями каждой Договаривающейся Стороны; изменение вступит в силу после обмена дипломатическими нотами.

2. Изменения в приложения к настоящему Соглашению вносятся по обоюдному согласию между морскими властями обеих Договаривающихся Сторон и вступают в силу после обмена дипломатическими нотами.

Статья 16

Любой спор относительно толкования или применения настоящего Соглашения и приложений к нему будет разрешаться по прямому соглашению между морскими властями обеих Договаривающихся Сторон. Принятое таким образом решение будет одобряться по дипломатическим каналам.

В случае, если морские власти не придут к соглашению, спорные вопросы будут разрешаться путем дипломатических переговоров. Во время переговоров положения настоящего Соглашения будут применяться без изменений.

Статья 17

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем желании денонсировать настоящее Соглашение. Денонсация вступает в силу по истечении двенадцати месяцев после даты получения уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только это уведомление не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого периода.

Статья 18

Приложения к настоящему Соглашению будут рассматриваться как неотъемлемая часть Соглашения, и любая ссылка на него означает одновременно ссылку на приложения, если не предусмотрено иное.

Статья 19

Положения настоящего Соглашения будут временно применяться с даты его подписания и окончательно вступят в силу, как только обе Договаривающиеся Стороны уведомят друг друга о выполнении конституционных формальностей по его ратификации или утверждению.

В удостоверение чего уполномоченные обеих Сторон подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Тунисе 10 декабря 1983 года в двух экземплярах, на русском, арабском и французском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Сирийской Арабской Республики о морском торговом судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Сирийской Арабской Республики, исходя из взаимного желания укреплять и развивать дружественные отношения в духе Договора о дружбе и сотрудничестве между Союзом Советских Социалистических Республик и Сирийской Арабской Республикой от 8 октября 1980 года, в целях содействия развитию и расширению морского торгового судоходства между двумя странами решили заключить настоящее Соглашение.

Статья 1

С учетом законов, положений и правил, действующих в обеих странах, Договаривающиеся Стороны будут оказывать всемерное содействие свободе торгового мореплавания и стремиться к поддержанию и развитию международного судоходства.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут продолжать, в пределах их соответствующего законодательства, свои усилия по поддержанию и развитию эффективного делового сотрудничества и по осуществлению контактов и обмена информацией между правительственными учреждениями и компаниями двух стран, действующими в области морского торгового судоходства.

Статья 3

С учетом законов и правил, действующих в обеих странах, Договаривающиеся Стороны соглашаются:

- способствовать участию судов Договаривающихся Сторон в осуществлении операций морского торгового судоходства между портами их стран;
- сотрудничать в устранении препятствий, которые могут затруднить развитие операций морского торгового судоходства между портами их стран;
- не препятствовать участию судов другой Договаривающейся Стороны в осуществлении операций морского торгового судоходства между портами своей страны и портами третьих стран.

Статья 4

Во всем, что не предусмотрено положениями настоящего Соглашения, Договаривающиеся Стороны будут предоставлять друг другу режим наиболее благоприятствуемой нации в области морского торгового судоходства при условии, что это не будет затрагивать привилегий и льгот, которые каждая из Сторон предоставила или предоставит государствам-членам региональных организаций или объединений, в которых эта Сторона участвует.

Статья 5

Каждая из Договаривающихся Сторон предоставит судам другой Стороны такое же обращение, какое она предоставляет своим торговым судам в отношении свободы доступа в порты, с учетом следующих оговорок:

- 1) исключаются порты, не открытые для захода иностранных судов;
- 2) исключается деятельность, относящаяся к национальному каботажу и морскому рыболовству;
- 3) исключаются правила относительно лоцманской проводки судов в национальных портах;
- 4) не затрагиваются законы, касающиеся въезда и пребывания иностранцев.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны будут принимать, в пределах своих законов и портовых правил, все меры к тому, чтобы облегчить морское торговое судоходство, не допускать ненужных задержек судов и, насколько возможно, ускорять и упрощать действующие в портах процедуры.

Статья 7

Документы, удостоверяющие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

Указанные в настоящей статье свидетельства и документы должны соответствовать действующим для обеих Договаривающихся Сторон международным конвенциям.

Статья 8

Для целей настоящего Соглашения удостоверения личности моряков судов Договаривающихся Сторон являются:

- для моряков на советских судах - "Паспорт моряка СССР";
- для моряков на сирийских судах - "Паспорт сирийского моряка".

Статья 9

Владельцам упомянутых в статье 8 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается в качестве членов экипажа судна Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности, временное пребывание без виз в порту другой Договаривающейся Стороны в течение срока стоянки судна при условии, что капитан судна передал компетентным портовым властям соответствующий список экипажа данного судна.

При сходе на берег и возвращении на судно упомянутые лица будут подчиняться установленному в этом порту пограничному, таможенному и санитарному контролю.

Статья 10

1. Владельцам упомянутых в статье 8 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается въезжать в качестве пассажиров любого вида транспорта на территорию другой Договаривающейся Стороны или следовать по ее территории транзитом, когда они направляются на свое судно или переезжают на другое судно или направляются на родину.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1, моряки должны иметь действительные визы, выданные компетентными органами другой Договаривающейся Стороны.

Статья 11

1. Во всем, что не предусмотрено статьями 9 и 10 настоящего Соглашения, применяются положения относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев, действующие на территориях Договаривающихся Сторон.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию морякам, которых она сочтет нежелательными.

Статья 12

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит бедствие у берегов другой Стороны, то судно и груз будут пользоваться на территории этой Стороны теми же преимуществами, которые предоставляются национальному судну и грузу.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон будет оказывать судам другой Стороны, их экипажу, пассажирам и грузам всю возможную помощь и содействие в той же мере, как и национальным судам.

3. Груз и предметы, выгруженные или спасенные с судна, упомянутого в пункте 1, не будут облагаться никакими таможенными пошлинами, если только они не будут переданы для использования на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 13

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются в том, что перевозки грузов взаимной торговли будут распределяться на равной основе с учетом имеющихся транспортных возможностей каждой из Сторон, включая зафрахтованные суда.

2. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов под флагом третьих стран участвовать в перевозках морем между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 14

Договаривающиеся Стороны будут содействовать учреждению представительств организаций морского торгового судоходства одной Договаривающейся Стороны на территории другой Стороны. Характер и деятельность таких представительств будут подчиняться законодательству и правилам страны пребывания.

Статья 15

Для наблюдения за применением положений настоящего Соглашения будет создана Смешанная комиссия, которая будет рассматривать соответствующие меры по его осуществлению. Смешанная комиссия собирается по просьбе одной из Договаривающихся Сторон по мере необходимости. Заседания Комиссии происходят поочередно в каждой из стран.

Статья 16

Настоящее Соглашение подлежит одобрению в соответствии с законодательством каждой из Договаривающихся Сторон и вступит в силу в день обмена нотами о его одобрении.

Настоящее Соглашение будет действовать в течение двух лет со дня вступления его в силу.

Оно будет автоматически продлеваться каждый раз на новый годичный период, пока одна из Договаривающихся Сторон не уведомит письменно другую Сторону о своем желании прекратить его действие за 90 дней до истечения соответствующего периода.

Совершено в Дамаске 4 апреля 1983 года в двух подлинных экземплярах, каждый на русском и арабском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Кипр о торговом судоходстве

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Республики Кипр, далее именуемые Договаривающимися Сторонами, желая развивать торговое судоходство между двумя странами на основе равенства и взаимной выгоды и содействовать развитию международного судоходства на основе принципов свободы судоходства, суверенного равенства государств и невмешательства во внутренние дела, согласились о нижеследующем.

Статья 1

В настоящем Соглашении:

1. Термин “судно Договаривающейся Стороны” означает любое судно, используемое для коммерческих или учебных целей, внесенное в судовой реестр этой Договаривающейся Стороны и плавающее под ее флагом. Однако этот термин не включает военные корабли.

2. Термин “член экипажа” означает капитана и любое другое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.

Статья 2

Договаривающиеся Стороны будут продолжать, в пределах их соответствующего законодательства, свои усилия по поддержанию и развитию эффективного делового сотрудничества между властями, ответственными за морской транспорт в их странах. В частности, Договаривающиеся Стороны соглашаются проводить взаимные консультации и обмен информацией через правительственные учреждения, ответственные за морские дела в их соответствующих странах, и поощрять развитие контактов между их соответствующими судоходными организациями и предприятиями.

Статья 3

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются следовать в международном судоходстве, в возможных пределах, принципам свободной и справедливой конкуренции и, в частности:

- а) способствовать участию их судов в перевозках морем между портами их стран;
- б) сотрудничать в устранении любых препятствий, которые могут затруднить развитие перевозок морем между портами их стран;
- в) не препятствовать участию судов одной Договаривающейся Стороны в перевозках морем между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.

2. В целях осуществления положений пункта 1 настоящей статьи судоходные предприятия обеих стран могут эксплуатировать совместные линии, а также заключать между собой соглашения по техническим, организационным и коммерческим вопросам.

3. Положения настоящей статьи не будут затрагивать право судов третьих стран участвовать в перевозках морем между портами Договаривающихся Сторон.

Статья 4

Если настоящим Соглашением не предусмотрено иное, каждая Договаривающаяся Сторона предоставит другой Договаривающейся Стороне режим наиболее благоприятствуемой нации во всех вопросах торгового мореплавания.

Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит судам другой Договаривающейся Стороны режим наиболее благоприятствуемой нации в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов и для посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других сборов и налогов, осуществления обычных коммерческих операций и использования услуг, относящихся к мореплаванию.

2. Независимо от положений настоящего Соглашения, суда, принадлежащие, либо эксплуатируемые, либо зафрахтованные предприятием одной Договаривающейся Стороны, не будут заходить в порт другой Договаривающейся Стороны, который закрыт для международного судоходства этой последней Стороной.

Статья 6

Договаривающиеся Стороны будут принимать, в пределах их законов и правил, все необходимые меры

для облегчения и ускорения морских перевозок, предотвращения ненужных задержек судов и максимально возможного ускорения и упрощения таможенных и иных действующих в портах формальностей.

Статья 7

1. Документы, удостоверяющие национальность судов любой Договаривающейся Стороны, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Договаривающейся Стороной.

2. Суда каждой из Договаривающихся Сторон, снабженные должным образом выданными мерительными свидетельствами, не будут подвергаться переобмеру в портах другой Договаривающейся Стороны.

Статья 8

1. Каждая из Договаривающихся Сторон признает удостоверения личности, выданные компетентными властями другой Договаривающейся Стороны членам экипажа, являющимся гражданами этой Договаривающейся Стороны, и предоставляет владельцам таких удостоверений права, предусмотренные в статьях 9 и 10 настоящего Соглашения, при соблюдении указанных в них условий. Такими удостоверениями личности являются:

в отношении Союза Советских Социалистических Республик - Паспорт моряка СССР;

в отношении Республики Кипр - Книжка кипрского моряка и Паспорт, выданный Правительством Республики Кипр.

2. Положения статей 9 и 10 настоящего Соглашения применяются к любому лицу, которое не является ни советским, ни кипрским гражданином, но владеет удостоверением личности, соответствующим положениям Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года и приложения к ней или Конвенции № 108 Международной организации труда о национальных удостоверениях личности моряков. Такое удостоверение личности должно быть выдано государством, являющимся участником соответствующей Конвенции, и гарантировать его владельцу возвращение в страну, выдавшую удостоверение.

3. Положения статей 9 и 10 настоящего Соглашения применяются, насколько это возможно, к любому лицу, которое не является ни советским, ни кипрским гражданином и владеет иным удостоверением личности, чем упомянутое в пункте 2 настоящей статьи.

Статья 9

Владельцам упомянутых в статье 8 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается в качестве членов экипажа судна Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности моряков, находиться в течение времени пребывания судна в порту другой Договаривающейся Стороны в отпуске на берегу без виз при условии, что капитан судна передал компетентным властям список экипажа в соответствии с правилами, действующими в этом порту. При сходе на берег и возвращении на судно упомянутые лица подчиняются действующему в этом порту пограничному и таможенному контролю.

Статья 10

1. Владельцам упомянутых в статье 8 настоящего Соглашения удостоверений личности моряков разрешается въезжать в качестве пассажиров любого вида транспорта на территорию другой Договаривающейся Стороны или следовать через ее территорию транзитом, когда они направляются на свое судно или переезжают на другое судно, направляются на родину или едут по любой другой причине, одобренной властями этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Во всех случаях, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, моряки должны иметь соответствующие визы другой Договаривающейся Стороны, которые будут выдаваться компетентными властями в возможно короткий срок.

3. В случае, если владелец упомянутого в статье 8 настоящего Соглашения удостоверения личности моряка не является гражданином ни одной из Договаривающихся Сторон, предусмотренные настоящей статьёй визы для въезда на территорию или транзитного проезда по территории другой Договаривающейся Стороны будут выдаваться при условии, что такому владельцу гарантируется возвращение на территорию Договаривающейся Стороны, выдавшей удостоверение личности моряка.

Статья 11

1. С соблюдением положений статей 8 - 10 настоящего Соглашения на территориях Договаривающихся Сторон полностью сохраняют свою силу правила относительно въезда, пребывания и выезда иностранцев.

2. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию морякам, которых она сочтет нежелательными.

Статья 12

Договаривающиеся Стороны соглашаются оказывать друг другу, в пределах имеющихся возможностей, техническое содействие в развитии торговых флотов, включая обучение моряков.

Статья 13

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет

выброшено на берег или потерпит любую иную аварию у берегов другой Договаривающейся Стороны, судно и груз будут пользоваться на территории этой последней Договаривающейся Стороны тем и же преимуществами, которые предоставляются судну и грузу этой Стороны.

2. Экипажу и пассажирам, равно как судну и грузу, будут оказываться в любое время помощь и содействие в той же мере, как и судну этой последней Стороны.

3. Груз и предметы, выгруженные или спасенные с судна, упомянутого в пункте 1 настоящей статьи, не будут облагаться никакими таможенными пошлинами, если только они не доставлены для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 14

Судебные власти одной Договаривающейся Стороны не будут принимать к рассмотрению иски, вытекающие из договора найма на работу в качестве члена экипажа судна другой Договаривающейся Стороны, иначе как по просьбе компетентного дипломатического или консульского должностного лица государства флага.

Статья 15

Каждая Договаривающаяся Сторона будет содействовать в учреждении на своей территории представительств судоходных организаций другой Договаривающейся Стороны. Деятельность таких представительств будет подчиняться законодательству страны пребывания.

Статья 16

Положения настоящего Соглашения не затрагивают прав и обязанностей Договаривающихся Сторон, возникающих из международных конвенций по морскому праву и судоходству.

Статья 17

В целях эффективного выполнения настоящего Соглашения и для рассмотрения любых других вопросов судоходства, представляющих взаимный интерес, создается Совместная комиссия. Комиссия созывается по просьбе любой Договаривающейся Стороны.

Статья 18

1. Вопросы, относящиеся к толкованию и выполнению настоящего Соглашения, будут рассматриваться компетентными властями обеих Договаривающихся Сторон.

Таковыми компетентными властями являются:

в Союзе Советских Социалистических Республик - Министерство морского флота;

в Республике Кипр - Министерство коммуникаций и общественных работ.

2. В случае разногласий, которые указанные власти не в состоянии разрешить, вопрос будет урегулирован по дипломатическим каналам.

Статья 19

1. Каждая из Договаривающихся Сторон уведомит другую Сторону о завершении процедур, необходимых согласно ее законодательству для введения в силу настоящего Соглашения, которое вступит в силу с даты последнего уведомления.

2. Настоящее Соглашение будет действовать в течение неопределенного срока и оставаться в силе в течение двенадцати месяцев с того дня, когда любая Договаривающаяся Сторона уведомит в письменной форме другую Сторону о своем намерении прекратить его действие.

Совершено в Москве 12 июня 1985 года в двух подлинных экземплярах, каждый на русском, греческом и английском языках, причем все тексты являются равно аутентичными.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Малайзии о морском транспорте

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Малайзии (далее именуемые «Договаривающимися Сторонами») в целях развития дружественных отношений и укрепления их сотрудничества в области морского транспорта в соответствии с принципами равенства и взаимной выгоды, а также содействия развитию международного судоходства, согласились о нижеследующем:

Статья I

В настоящем Соглашении:

1. Термин «судно Договаривающейся Стороны» означает любое торговое судно, внесенное в судовой реестр этой Договаривающейся Стороны и плавающее под ее флагом.
2. Термин «компетентные власти» означает назначенный правительственный орган или органы любой из Договаривающихся Сторон, ответственные за управление морским транспортом и выполнение относящихся к нему функций.
3. Термин «член экипажа» означает капитана и любое другое лицо, действительно занятое во время рейса на борту судна выполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включенное в судовую роль.
4. Термин «пассажиры» означает лиц, перевозимых на судне любой из Договаривающихся Сторон, фамилии которых включены в список пассажиров этого судна.

Статья II

Договаривающиеся Стороны будут воздерживаться от любых действий, которые могли бы нанести ущерб нормальному развитию международного судоходства.

Статья III

1. Договаривающиеся Стороны соглашаются:
 - а) поощрять участие и сотрудничество между их соответствующими судоходными организациями и предприятиями на основе равноправия и взаимной выгоды в перевозках морем между портами их стран, открытыми для иностранных судов;
 - б) поощрять создание совместной регулярной линии для обеспечения линейных перевозок между двумя странами. Для достижения этой цели назначенные национальные судоходные линии двух стран могут заключить коммерческое соглашение для равного распределения общего количества линейных грузов, перевозимых между двумя странами, как по тоннам, так и по фрахтовым поступлениям;
 - в) там, где перевозки осуществляются в рамках конференционного соглашения, применяются положения Конвенции о Кодексе поведения линейных конференций;
 - г) сотрудничать в устранении возможных препятствий, затрудняющих развитие перевозок морем между портами их стран;
 - е) не препятствовать участию судов одной Договаривающейся Стороны в перевозках морем между портами другой Договаривающейся Стороны и портами третьих стран.
2. Положения настоящей статьи не затрагивают права судов, плавающих под флагом третьих стран, участвовать в перевозках морем между портами Договаривающихся Сторон.
3. Суда, плавающие под флагом третьих стран, зафрахтованные гражданами или судоходными компаниями любой из Договаривающихся Сторон, могут также, с соответствующего разрешения обеих Договаривающихся Сторон, если оно необходимо, участвовать в перевозках морем между портами Договаривающихся Сторон.

Статья IV

Каждая Договаривающаяся Сторона будет предоставлять судам другой Договаривающейся Стороны режим наиболее благоприятствуемой нации.

Статья V

Настоящее Соглашение не применяется к перевозкам пассажиров и грузов из порта какой-либо Договаривающейся Стороны в другой порт этой же Стороны. Однако суда каждой Договаривающейся Стороны будут иметь право посадки и высадки пассажиров и погрузки и выгрузки грузов в более чем одном порту другой Договаривающейся Стороны, если такие пассажиры или грузы следуют за границу или из-за границы на тех же самых судах.

Статья VI

1. Документы, удостоверяющие национальность судов, мерительные свидетельства и другие судовые документы, выданные или признаваемые одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться и другой Стороной.

2. Суда каждой Договаривающейся Стороны, снабженные законно выданными мерительными свидетельствами, не будут подвергаться переобмеру в портах другой Стороны.

Статья VII

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит владельцам удостоверений личности моряков, выданных компетентными властями другой Договаривающейся Стороны, права, предусмотренные в статье VIII настоящего Соглашения.

Таковыми, удостоверениями личности являются:

для моряков советских судов - Паспорт моряка СССР;

для моряков малайзийских судов - Книжка моряка.

Статья VIII

1. Членам экипажей судов одной из Договаривающихся Сторон разрешается сходить на берег без визы во время стоянки их судов в портах другой Договаривающейся Стороны в соответствии с ее применимыми законами и правилами.

2. Членам экипажей судов одной Договаривающейся Стороны, заходящих в порты другой Договаривающейся Стороны, которые нуждаются в медицинской помощи, разрешается оставаться на территории другой Договаривающейся Стороны в течение периода времени, необходимого для лечения, в соответствии с применимыми законами и правилами этой Договаривающейся Стороны.

3. Владельцы упомянутых в статье VII удостоверений личности моряков, выданных одной Договаривающейся Стороной, могут въезжать на территорию или следовать через территорию другой Договаривающейся Стороны с целью прибытия на свое судно, возвращения на родину или с любой другой целью, приемлемой для компетентных властей другой Договаривающейся Стороны, с соблюдением применимых законов и правил этой Договаривающейся Стороны.

4. При условии соблюдения положений пунктов 1, 2 и 3 настоящей статьи законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание или отправление с ее территории пассажиров, экипажей или грузов, а также меры безопасности, таможенные и санитарные, будут применяться к пассажирам, экипажам или грузам, перевозимым судами другой Договаривающейся Стороны, пока они находятся в пределах указанной территории.

5. Каждая из Договаривающихся Сторон сохраняет за собой право отказать в доступе на свою территорию лицам, которых она сочтет нежелательными.

Статья IX

1. Если судно одной из Договаривающихся Сторон потерпит кораблекрушение, сядет на мель, будет выброшено на берег или потерпит любую иную аварию во внутренних или территориальных водах другой Договаривающейся Стороны, то судно, его экипажу, пассажирам и грузу будет оказано на территории этой последней Стороны такое же содействие, какое оказывается национальному судну, его экипажу, пассажирам и грузу.

2. Груз и предметы, выгруженные или спасенные с судна, указанного в пункте 1 настоящей статьи, не будут облагаться никакими таможенными пошлинами, если только они не доставлены для использования или потребления на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья X

Договаривающиеся Стороны будут принимать, в пределах их законов и портовых правил, все необходимые меры для облегчения и ускорения морских перевозок, предотвращения ненужных задержек судов и максимально возможного ускорения и упрощения осуществления действующих в портах формальностей.

Статья XI

Все текущие платежи между двумя странами, вытекающие из настоящего Соглашения, будут осуществляться в свободно конвертируемой валюте в соответствии с правилами валютного контроля, действующими в каждой стране.

Статья XII

1. Договаривающиеся Стороны будут продолжать, в пределах их соответствующих законодательств, свои усилия по поддержанию и развитию эффективного делового сотрудничества между властями, ответственными за морской транспорт в их странах.

2. В целях эффективного выполнения настоящего Соглашения и для рассмотрения любых других вопросов судоходства, представляющих взаимный интерес, создается Совместный морской комитет. Комитет может созываться по просьбе любой из Сторон.

Статья XIII

Каждая Договаривающаяся Сторона будет содействовать учреждению на своей территории представительства судоходных организаций другой Договаривающейся Стороны. Учреждение и деятельность такого представительства будут подчиняться законам и административным правилам страны пребывания.

Статья XIV

Если между Договаривающимися Сторонами возникнет какой-либо спор относительно толкования или применения настоящего Соглашения, Договаривающиеся Стороны приложат усилия к тому, чтобы разрешить его в духе сотрудничества и взаимопонимания.

Статья XV

Если Договаривающиеся Стороны сочтут желательным изменить условия настоящего Соглашения, такие изменения могут быть произведены путем обмена нотами по дипломатическим каналам.

Статья XVI

Любая из Договаривающихся Сторон может в любое время уведомить другую Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. В таком случае Соглашение прекратит действие через шесть месяцев после даты получения уведомления другой Договаривающейся Стороной.

Статья XVII

Настоящее Соглашение вступает в силу с даты его подписания.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Москве 31 июля 1987 года в двух подлинных экземплярах, каждый на русском, малайзийской и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Соединенных Штатов Америки по некоторым вопросам морского судоходства

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Соединенных Штатов Америки,

признавая важность отношений между двумя странами в области морского судоходства, стремясь улучшить эти отношения, в частности посредством договоренностей относительно доступа в порты и перевозки грузов и пассажиров морем, и желая содействовать дальнейшему развитию двусторонних и международных перевозок,

принимая во внимание благоприятное воздействие, оказываемое на расширение торговли экономической перестройкой и развитием рыночной экономики в СССР, и следуя принципам равенства и взаимной выгоды, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Для целей настоящего Соглашения:

а. “Судно” означает судно под флагом Стороны, имеющее на борту документы, требуемые по ее законодательству для предоставления ее национальности судам, регистрации судов на ее территории и права плавать под ее флагом, и используемое для:

- i) коммерческого морского судоходства; и/или
- ii) учебных целей торгового флота.

б) “Судно” не включает:

- i) военные корабли, как они определены в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года;
- ii) суда, выполняющие гидрографические, океанографические, метеорологические исследования или исследования магнитного поля Земли в гражданских целях, за исключением упомянутых в пункте «а» настоящей статьи;

- iii) рыболовные суда, исследовательские рыболовные суда или вспомогательные рыболовные суда.

Статья 2

Порты Сторон, перечисленные в Приложениях I и II, которые являются неотъемлемой частью настоящего Соглашения, открыты для доступа судов другой Стороны.

Статья 3

Заход судов одной Стороны в перечисленные порты другой Стороны допускается при условии уведомления соответствующих властей за два рабочих дня до планируемого захода. Заход судов одной Стороны в порты другой Стороны, не перечисленные в Приложениях I или II, может быть разрешен по запросу, направляемому соответствующим властям за семь календарных дней до предполагаемого захода.

Статья 4

Каждая Сторона обеспечивает применение к судам другой Стороны таких тоннажных (корабельных) сборов, которые не будут превышать сборов, применяемых в подобных случаях к своим национальным судам.

Статья 5

Каждая Сторона признает заинтересованность другой Стороны в участии судов под ее флагом в двусторонних перевозках. В этой связи обе Стороны проводят ежегодные консультации в целях обсуждения ожидаемого объема их перевозок и прогнозирования участия судов под флагом США в двусторонних перевозках в соответствии с положениями пункта 2 Приложения III, которое является неотъемлемой частью настоящего Соглашения. Каждая Сторона признает заинтересованность другой Стороны в участии в перевозках грузов и пассажиров между портами другой Стороны и портами третьих стран и действует в соответствии с положениями пункта 4 Приложения III.

Статья 6

Каждая Сторона гарантирует, что выбор судов для перевозки коммерческих грузов двусторонней торговли будет основываться исключительно на коммерческих соображениях, и предоставляет судам другой Стороны справедливые и недискриминационные возможности для конкуренции в перевозках таких грузов.

Статья 7

Каждая Сторона в соответствии со своими законами и правилами предоставляет недискриминационный режим в отношении коммерческих операций, осуществляемых перевозчиками другой Стороны, включая учреждение представительств, приобретение в собственность морских сооружений и оборудования, получение доступа к терминалам и создание таких служб, которые могут потребоваться для эффективного осуществления морских перевозок. Если недискриминационного режима недостаточно для того, чтобы коммерческие организации могли обеспечить эффективное коммерческое представительство и эффективно осуществлять коммерческие операции согласно настоящей статье, то данная Сторона принимает такие дополнительные меры, которые необходимы для обеспечения этого.

Статья 8

Оплата услуг по перевозкам, осуществляемым согласно настоящему Соглашению, производится в свободно конвертируемой валюте, взаимоприемлемой для заинтересованных фирм, компаний, корпораций или торговых организаций. В качестве временной меры такая оплата может также производиться в соответствии с соглашениями, заключенными между двумя сторонами сделки.

Статья 9

Стороны приступают к консультациям в течение тридцати дней с даты поступления от одной из Сторон предложения о консультации по любому вопросу, касающемуся применения или толкования настоящего Соглашения.

Статья 10

Если после проведения консультаций обе Стороны не смогут урегулировать спор по любому из элементов настоящего Соглашения, включая, но не ограничиваясь относящимися к существованию и мерам по устранению дискриминационной практики или других препятствий для применения недискриминационного режима, предусмотренного настоящим Соглашением, то каждая Сторона будет иметь право принять соответствующие меры согласно своему внутреннему законодательству или отменить преимущества, предоставленные по настоящему Соглашению судам другой Стороны.

Статья 11

Положения настоящего Соглашения не ограничивают права любой из Сторон принимать любые меры по защите интересов своей безопасности.

Статья 12

Настоящее Соглашение вступает в силу со дня обмена дипломатическими нотами, подтверждающими выполнение требований в отношении первого прогноза, предусмотренных в Приложении II, и остается в силе в течение пяти лет.

Действие настоящего Соглашения может быть продлено по договоренности между Сторонами.

Действие настоящего Соглашения может быть прекращено любой из Сторон через шесть месяцев после даты письменного уведомления другой Стороны о прекращении его действия.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Вашингтоне 1 июня 1990 года в двух экземплярах, каждый на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

Приложение I

1. Уилмингтон, Делавэр
2. Порт-Эверглейдс, Флорида
3. Саванна, Джорджия
4. Портленд, Мэн
5. Балтимор, Мэриленд
6. Бостон, Массачусетс
7. Фолл-Ривер, Массачусетс
8. Олбани, Нью-Йорк
9. Нью-Йорк, Нью-Йорк (включая части Нью-Йорка и Нью-Джерси, подчиненные портовым властям Нью-Йорка и Нью-Джерси)
10. Филадельфия, Пенсильвания (включая Камден, Нью-Джерси)
11. Понсе, Пуэрто-Рико
12. Джорджтаун, Южная Каролина
13. Ричмонд, Виргиния
14. Мобил, Алабама
15. Бока Гранде, Флорида
16. Тампа, Флорида
17. Батон-Руж, Луизиана
18. Бернсайд, Луизиана
19. Лейк-Чарльз, Луизиана
20. Новый Орлеан, Луизиана (включая Грамерси, Луизиана)
21. Галфпорт, Миссисипи
22. Бомонт, Техас
23. Браунсвилл, Техас
24. Галвестон, Техас (включая Техас-Сити, Техас)
25. Хьюстон, Техас
26. Ориндж, Техас
27. Порт-Артур, Техас
28. Пойнт-Камфорт, Техас
29. Чикаго, Иллинойс
30. Бей-Сити, Мичиган
31. Дулут, Миннесота (включая Сьюпириор, Висконсин)
32. Кливленд, Огайо
33. Гурон, Огайо
34. Толидо, Огайо
35. Кеноша, Висконсин
36. Милуоки, Висконсин
37. Сан-Франциско, Калифорния (включая Аламеда, Окленд, Беркли и Ричмонд, Калифорния)
38. Лос-Анджелес, Калифорния (включая Сан-Педро, Уилмингтон, Терминал Айленд, Калифорния)
39. Портленд, Орегон (включая Ванкувер, Вашингтон)
40. Датч-Харбор, Аляска
41. Лонгвью, Вашингтон
42. Эри, Пенсильвания

Приложение II

1. Мурманск
2. Архангельск
3. Мезень
4. Игарка
5. Одесса
6. Южный
7. Херсон
8. Поти
9. Новороссийск
10. Измаил
11. Батуми
12. Волгоград-Днестровский
13. Килия
14. Сухуми
15. Ильичевск
16. Туапсе
17. Рени
18. Сочи
19. Ялта
20. Мариуполь
21. Находка
22. Восточный порт
23. Невельск
24. Провидения
25. Ленинград
26. Вентспилс
27. Клайпеда
28. Усть-Дунайск
29. Рига
30. Таллинн
31. Новоталлиннский
32. Пярну
33. Высоцк
34. Выборг
35. Охотск
36. Поронайск
37. Углегорск
38. Октябрьский
39. Корф
40. Нарьян-Мар
41. Владивосток*
42. Ванино*

* Когда и если открыт для иностранных судов.

Приложение 3

**CONVENTION AND STATUTE
ON THE INTERNATIONAL REGIME
OF MARITIME PORTS**

**КОНВЕНЦИЯ И СТАТУТ
О МЕЖДУНАРОДНОМ РЕЖИМЕ
МОРСКИХ ПОРТОВ**

**КОНВЕНЦІЯ І СТАТУТ
ПРО МІЖНАРОДНИЙ РЕЖИМ
МОРСЬКИХ ПОРТІВ**

Convention on the International Regime of Maritime Ports

Конвенция о международном режиме морских портов

Конвенція про міжнародний режим морських портів

Albania, Austria, Belgium, Bolivia, Brazil, Bulgaria, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba, Denmark, the British Empire (with New Zealand and India), Spain, Esthonia, Finland, France, Greece, Guatemala, Haiti, Honduras, Italy, Japan, Latvia, Lithuania, Luxemburg, Norway, Panama, Paraguay, the Netherlands, Persia, Poland, Portugal, Roumania, the Serb-Croat-Slovene State, Sweden, Switzerland, Czechoslovakia, Uruguay and Venezuela

Desirous of ensuring in the fullest measure possible the freedom of communications mentioned in Article 23 (e) of the Covenant by guaranteeing in the maritime ports situated under their sovereignty or authority and for purposes of international trade equality of treatment between the ships of all the Contracting States, their cargoes and passengers;

Considering that the best method of achieving their present purpose is by means of a general convention to which the greatest possible number of States can later accede;

And whereas the Conference which met at Genoa on April 10th, 1922, requested, in a resolution which was transmitted to the competent organisations of the League of Nations with the approval of the Council and the Assembly of the League, that the International Conventions relating to the Regime of Communications provided for in the Treaties of Peace should be concluded and put into operation as soon as possible, and whereas, Article 379 of the Treaty of Versailles and the corresponding articles of the other Treaties provide for the preparation of a General Convention on the International Regime of Ports;

Having accepted the invitation of the League of Nations to take part in a Conference which met at Geneva on November 15th, 1923;

Desirous of bringing into force the provisions of the Statute relating to the International Regime of the Ports adopted thereat, and of concluding a General Convention for this purpose, the High Contracting Parties have appointed as their plenipotentiaries:

Желая обеспечить в возможно полной мере свободу сообщений, упомянутую в Статье 23 (е) Устава, путем обязательного установления в морских портах, находящихся под их суверенитетом и в их подчинении, в целях международной торговли равное обращение для судов всех Договаривающихся Государств, находящихся на них грузов и пассажиров;

Считая, что наилучшим способом достижения определенных здесь целей является способ заключения универсальной конвенции, к которой возможно большее количество государств сможет впоследствии присоединиться;

Принимая также во внимание, что конференция, которая состоялась в Женеве 10 апреля 1922 года, предложила в своей резолюции, которая была направлена в компетентные организации Лиги наций с одобрением Совета и Ассамблеи Лиги наций, что Международная конвенция, касающаяся режима сообщений, предусмотренная в мирных договорах, должна быть заключена и внедрена в жизнь как можно скорее, поскольку и Статья 379 Версальского договора, и соответствующие статьи иных мирных договоров предусматривают подготовку универсальной Конвенции о международном режиме портов;

Приняв приглашение Лиги наций участвовать в конференции, которая состоялась в Женеве 15 ноября 1923 года;

Желая придать юридическую силу правилам Статута, относящимся к международному режиму портов, принятом при этом, и желая заключить универсальную конвенцию по этому вопросу, Высокие Договаривающиеся Стороны назначили своими полномочными представителями:

Маючи намір забезпечити як тільки можливо повною мірою свободу сполучень, згадану в Статті 23 (е) Статуту, шляхом обов'язкового встановлення в морських портах, що перебувають під їх суверенітетом в їх підпорядкуванні, в цілях міжнародної торгівлі рівне поводження для суден всіх Держав, що домовляються, вантажів та пасажирів, що на них знаходяться.

Вважаючи, що найкращим засобом досягнення зазначеної тут мети є засіб укладення універсальної конвенції, до якої можливе приєднання великої кількості держав;

Беручи також до уваги, що конференція, яка відбулася в Генуї 10 квітня 1922 року, запропонувала в своїй резолюції, яка була направлена до компетентних організацій Лиги націй зі схваленням Ради та Асамблеї Лиги націй, що Міжнародна конвенція, яка стосується режиму сполучень, передбачена в мирних договорах, повинна бути якнайскоріше укладена і впроваджена у життя, оскільки і Стаття 379 Версальського договору і відповідні статті інших мирних договорів передбачають підготовку універсальної Конвенції про міжнародний режим портів;

Прийнявши запрошення Лиги націй брати участь в конференції, яка відбулася в Женеві 15 листопаду 1923 року;

Маючи намір надати юридичну силу правилам Статуту, що відноситься до міжнародного режиму портів, прийнятому при цьому, і бажаючи укласти універсальну конвенцію з цього питання, Високі Договірні Сторони призначили своїми повноважними представниками:

who, after communicating their full powers, found in good and due form Have agreed as follows:

которые, после предоставления полномочий дипломатического представителя
нашли их действительными и надлежащими по форме, согласились о нижеследующем:

які, після надання повноважень дипломатичного представника, знайшли
їх дійсними та такими, що відповідають за формою, погодилися про таке:

<p>Article 1. The Contracting States declare that they accept the Statute on the International Regime of Maritime Ports, annexed hereto, adopted by the Second General Conference on Communications and Transit which met at Geneva on November 15th, 1923.</p> <p>The Statute shall be deemed to constitute an integral part of the present Convention.</p> <p>Consequently, they hereby declare that they accept the obligations and undertakings of the said Statute in conformity with the terms and in accordance with the conditions set out therein.</p> <p>Article 2. The present Convention does not in any way affect the rights and obligations arising out of the provisions of the Treaty of Peace signed at Versailles on June 28th, 1919, or out of the provisions of the other corresponding Treaties, in so far as they concern the Powers which have signed, or which benefit by, such Treaties.</p> <p>Article 3. The present Convention of which the French and English texts are both authentic, shall bear this day's date, and shall be open for signature until October 31st, 1924, by any State represented at the Conference of Geneva, by any Member of the League of Nations and by any States to which the Council of the League of Nations shall have communicated a copy of the Convention for this purpose.</p> <p>Article 4. The present Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the League of Nations, who shall notify their receipt to every State signatory of or acceding to the Convention.</p> <p>Article 5. On and after November 1st, 1924, the present Convention may be acceded to by any State represented at the Conference referred to in Article 1, by any Member of the League of</p>	<p>Статья 1. Договаривающиеся государства заявляют о том, что они принимают Статут о международном режиме морских портов, при этом прилагаемый, который предложен Второй генеральной конференцией по сообщениям и транзиту, состоявшейся 15 ноября 1923 года в Женеве.</p> <p>Подразумевается, что Статут будет являться неотделимой частью настоящей конвенции.</p> <p>Следует считать, что они заявляют при этом, что они принимают на себя обязанности и обязательства, определенные этим Статутом в соответствии с правилами и на условиях, установленных в нем.</p> <p>Статья 2. Настоящая конвенция ни коим образом не ущемляет прав и обязанностей, вытекающих из положений Договора о мире, подписанного в Версале 28 июня 1919 года или из положений прочих подобных договоров, настолько насколько они касаются Сторон их подписавших, а равно и преимуществ, предоставляемых такими договорами.</p> <p>Статья 3. Настоящая конвенция, тексты которой на французском и английском языках являются аутентичными, будет датирована сегодняшним днем и открыта для подписания до 31 октября 1924 года любым государством, представленным на конференции в Женеве, любым государством членом Лиги наций, а также любым государством, которому Совет Лиги наций направит копию настоящей конвенции для этой цели.</p> <p>Статья 4. Настоящая конвенция подлежит ратификации. Документы о ратификации будут храниться у Генерального секретаря Лиги наций, который будет информировать об их получении каждое государство подписавшее или присоединившееся к конвенции.</p> <p>Статья 5. На и после 1 ноября 1924 года настоящая конвенция будет открыта для присоединения для любого государства, представленного на конференции, упомянутой в</p>	<p>Стаття 1. Держави, що домовляються, заявляють про те, що вони приймають Статут про міжнародний режим морських портів, що додається, який запропонований Другою генеральною конференцією із сполучень і транзиту, що відбулася 15 листопада 1923 року в Женеві.</p> <p>Мається на увазі, що Статут буде невід'ємною частиною цієї конвенції.</p> <p>Слід вважати, що вони заявляють при цьому, про прийняття на себе обов'язків та зобов'язань, визначених цим Статутом відповідно до правил і на умовах, встановлених в ньому.</p> <p>Стаття 2. Ця конвенція жодним чином не обмежує права та обов'язки, що виходять з положень Договору про мир, підписаного у Версалі 28 червня 1919 року або з положень інших подібних договорів, настільки наскільки вони стосуються Сторін, що їх підписали, а рівно і переваг, що надаються за такими договорами.</p> <p>Стаття 3. Ця конвенція, тексти якої французькою та англійською мовами є автентичними, буде датована сьогоднішнім днем і відкрита для підписання до 31 жовтня 1924 року будь-якою державою, представленою на конференції в Женеві, будь-якою державою членом Ліги націй, а також будь-якою державою, якій Рада Ліги націй направить копію цієї конвенції з цією метою.</p> <p>Стаття 4. Ця конвенція підлягає ратифікації. Документи про ратифікацію зберігатимуться у Генерального секретаря Ліги націй, який інформуватиме про їх отримання кожну державу, що підписала або приєдналася до конвенції.</p> <p>Стаття 5. На та після 1 листопада 1924 року конвенція буде відкрита для приєднання для будь-якої держави, представленої на конференції, згаданій в Статті 1, для будь-якої держави-члена Ліги на-</p>
---	--	--

Nations, or by any State to which the Council of the League of Nations shall have communicated a copy of the Convention for this purpose. Accession shall be effected by an instrument communicated to the Secretary-General of the League of Nations to be deposited in the archives of the Secretariat. The Secretary-General shall at once notify such deposit to every State signatory of or acceding to the Convention.

Article 6.

The present Convention will not come into force until it has been ratified in the name of five States. The date of its coming into force shall be the ninetieth day after the receipt by the Secretary-General of the League of Nations of the fifth ratification. Thereafter, the present Convention will take effect in the case of each Party ninety days after the receipt of its ratification or of the notification of its accession in compliance with the provisions of Article 18 of the Covenant of the League of Nations, the Secretary-General will register the present Convention upon the day of its coming into force.

Article 7.

A special record shall be kept by the Secretary-General of the League of Nations showing, with due regard to the provisions of Article 9 which of the Parties have signed, ratified, acceded to or denounced the present Convention. This record shall be open to the Members of the League at all times; it shall be published as often as possible, in accordance with the directions of the Council.

Article 8.

Subject to the provisions of Article 2 above, the present Convention may be denounced by any Party thereto after the expiration of five years from the date when it came into force in respect of that Party. Denunciation shall be effected by notification in writing addressed to the Secretary-General of the League of Nations. Copies of such notification shall be transmitted forthwith by him to all the other Parties, informing them of the date on which it was received. A denunciation shall take effect one year after the date on which the notification thereof was received by the Secretary-General and shall operate only

Статте 1, для любого государства члена Лиги наций, а также любого государства, которому Совет Лиги наций направит копию настоящей конвенции для этой цели. Присоединение должно осуществляться на основании документа, направляемого Генеральному секретарю Лиги наций на хранение в архивах Секретариата. Генеральный секретарь должен сразу извещать о таком депонировании каждому государству подписавшему или присоединившемуся к конвенции.

Статья 6.

Настоящая конвенция не наберет юридической силы до тех пор, пока она не будет ратифицирована от имени пяти государств. Датой вступления конвенции в силу будет девяностый день после получения Генеральным секретарем Лиги наций пятой ратификации. После этого настоящая конвенция будет набирать силу в отношении каждой стороны на девяностый день после получения ратификационных грамот или заявлений о присоединении в соответствии с правилами Статьи 18 Устава Лиги наций; Генеральный секретарь регистрирует настоящую конвенцию на дату ее вступления в силу.

Статья 7.

Генеральный секретарь Лиги наций должен вести специальный список, с надлежащим учетом правил, изложенных в Статье 9, содержащий перечень государств подписавших, ратифицировавших, присоединившихся, денонсировавших эту конвенцию. Этот список должен быть доступен членам Лиги в любое время; он должен публиковаться как можно чаще, в соответствии с указаниями Совета.

Статья 8.

В соответствии с правилами, изложенными выше в Статье 2, настоящая конвенция может быть денонсирована любым государством, являющимся ее стороной, после истечения пяти лет с даты, на которую она вступила в силу для этой стороны. Денонсация должна осуществляться путем извещения, направляемого в письменной форме Генеральному секретарю Лиги наций. Копии такого извещения должны немедленно направляться им всем иным сторонам с указанием даты, на которую это извещение было получено. Денонсация набирает силу через один год после даты, на

цій, а також будь-якої держави, якій Рада Ліги націй направить копію цієї конвенції з цією метою. Приєднання повинне здійснюватися на підставі документа, що направляється Генеральному секретареві Ліги націй на зберігання в архівах Секретаріату. Генеральний секретар повинен одразу сповіщати про таке депонування кожній державі, що підписала або приєдналася до конвенції.

Стаття 6.

Ця конвенція не набере юридичної сили до тих пір, поки вона не буде ратифікована від імені п'яти держав. Датою набуття конвенцією чинності буде дев'яностий день після отримання Генеральним секретарем Ліги націй п'ятої ратифікації. Після цього ця конвенція набуватиме чинності відносно кожної сторони на дев'яностий день після отримання ратифікаційних грамот або заяв про приєднання відповідно до правил Статті 18 Статуту Ліги націй; Генеральний секретар зареєструє цю конвенцію на дату набуття нею чинності.

Стаття 7.

Генеральний секретар Ліги націй повинен вести спеціальний список, з належним обліком правил, викладених у Статті 9, що містить перелік держав, які підписали, ратифікували, приєдналися або денонсували цю конвенцію. Цей список повинен бути доступний членам Ліги у будь-який час; він повинен публікуватися якомога частіше, відповідно до вказівок Ради.

Стаття 8.

Відповідно до правил, викладених у Статті 2, ця конвенція може бути денонсована будь-якою державою, що є її стороною, після закінчення п'яти років з дати, на яку вона набула чинності для цієї сторони. Денонсация повинна здійснюватися шляхом повідомлення, що направляється у письмовій формі Генеральному секретарю Ліги націй. Копії такого повідомлення повинні негайно спрямовувати усім іншим сторонам з вказівкою дати, на яку це повідомлення було отримано. Денонсация набирає чинності через один рік після дати, на яку повідомлення про неї було отримано Генеральним секретарем і діє тільки сто-

<p>in respect of the notifying State.</p> <p>Article 9. Any State signing or acceding to the present Convention may declare at the moment either of its signature, ratification or accession, that its acceptance of the present Convention does not include any or all of its colonies, overseas possessions, protectorates, or overseas territories, under its sovereignty or authority, and may subsequently accede, in conformity with the provisions of Article 5, on behalf of any such colony, overseas possession, protectorate or territory excluded by such declaration. Denunciation may also be made separately in respect of any such colony, overseas possession, protectorate or territory, and the provisions of Article 8 shall apply to any such denunciation.</p> <p>Article 10. <i>The revision of the present Convention may be demanded at any time by one-third of the Contracting States.</i></p>	<p>которую извещение о ней было получено Генеральным секретарем и действует только в отношении государства, направившего извещение.</p> <p>Статья 9. Любое государство подписывая или присоединяясь к настоящей конвенции может заявить в момент как подписания, ратификации так и присоединения о том, что принятие ими настоящей конвенции не включает какую-либо или все их колонии, зарубежные владения, протектораты, а также зарубежные территории, находящиеся под их суверенитетом или подчинении, а также может впоследствии присоединить в соответствии с правилами, изложенными в Статье 5, к конвенции от их имени любую колонию, зарубежное владение, протекторат или территорию, которые были исключены этим заявлением. Денонсация может быть осуществлена также отдельно в отношении любой такой колонии, зарубежного владения, протектората или территории, правила, изложенные в Статье 8, будут применяться для каждой такой денонсации.</p> <p>Статья 10. Пересмотр настоящей конвенции может быть осуществлен в любое время по требованию одной трети Договаривающихся государств.</p>	<p>совно держави, яка направила повідомлення.</p> <p>Стаття 9. Будь-яка держава, підписуючи або приєднуючись до цієї конвенції, може заявити у момент як підписання, ратифікації та приєднання про те, що прийняття ними цієї конвенції не включає будь-яку або всі їх колонії, зарубіжні володіння, протекторати, а також зарубіжні території, що знаходяться під їхнім суверенітетом або підпорядковані їм, а також може згодом приєднати відповідно до правил, викладених у Статті 5, до конвенції від їх імені будь-яку колонію, зарубіжне володіння, протекторат або територію, які були виключені цією заявою. Денонсація може бути здійснена також окремо відносно будь-якої такої колонії, зарубіжного володіння, протекторату або території, правила, викладені у Статті 8, застосовуватимуться для кожної такої денонсації.</p> <p>Стаття 10. Перегляд цієї конвенції може бути здійснений у будь-який час на вимогу однієї третини Договірних держав.</p>
---	---	--

DONE at Geneva the ninth of December, one thousand nine hundred and twenty-three in a single copy which shall remain deposited in the Archives of the Secretariat of the League of Nations.

Совершено в Женеве девятого декабря одна тысяча девятьсот двадцать третьего года в одном экземпляре, который будет сдан на хранение в архивах Секретариата Лиги наций.

Здійснено в Женеві дев'ятого грудня одна тисяча дев'ятсот двадцять третього року в одному екземплярі, який буде зданий на зберігання архів Секретаріату Ліги націй.

STATUTE ON THE INTERNATIONAL REGIME OF MARITIME PORTS

СТАТУТ О МЕЖДУНАРОДНОМ РЕЖИМЕ МОРСКИХ ПОРТОВ

СТАТУТ ПРО МІЖНАРОДНИЙ РЕЖИМ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

<p>Article 1. All ports which are normally frequented by sea-going vessels and used for foreign trade shall be deemed to be maritime ports within the meaning of the present Statute.</p> <p>Article 2. Subject to the principle of reciprocity and to the reservation set out in the first paragraph of Article 8,* every Contracting State undertakes to grant the vessels of every other Contracting State equality of treatment with its own vessels, or those of any other State whatsoever, in the maritime ports situated under its sovereignty or authority, as regards freedom of access to the port, the use of the port, and the full enjoyment of the benefits as regards navigation and commercial operations which it affords to vessels, their cargoes and passengers. The equality of treatment thus established shall cover facilities of all kinds, such as allocation of berths, loading and unloading facilities, as well as dues and charges of all kinds levied in the name or for the account of the Government, public authorities, concessionaries or under takings of any kind.</p> <p>Article 3. The provisions of the preceding article in no way restrict the liberty of the competent Port Authorities to take such measures as they may deem expedient for the business of the port provided that these measures comply with the principle of equality of treatment as defined in the said article.</p> <p>Article 4. All dues and charges levied for the use of maritime ports shall</p>	<p>Статья 1. Все порты, которые обычно часто посещаются морскими судами и которые используются для внешней торговли, будут считаться морскими портами, по смыслу настоящего Статута.</p> <p>Статья 2. Руководствуясь принципом взаимности и с учетом оговорки, приведенной в первой части Статьи 8*, каждое Договаривающееся государство обязуется предоставить судам иных Договаривающихся государств обращение, равное тому, которым пользуются его собственные суда или суда любого другого государства в морских портах, находящихся под его суверенитетом или в его подчинении, в отношении свободы доступа в порт и его использования, равно как и полного пользования льготами, касающимися судоходства и коммерческих операций, которые предоставляются в порту судам, их грузам и пассажирам. Равное обращение, предоставляемое таким образом, должно касаться всякого рода оборудования и сооружений, таких как предоставление причалов, погрузочного и разгрузочного оборудования, равно как и сборов и пошлин установленных и взимаемых от имени или в пользу Правительства, официальных властей, концессионеров или уполномоченных лиц различного рода.</p> <p>Статья 3. Правила предыдущей статьи никоим образом не ограничивают свободу компетентных портовых властей предпринимать такие меры, которые могут быть, по их мнению, целесообразными для успешной хозяйственной деятельности порта при условии, что такие меры соответствуют положениям принципа равного обращения, как это определено вышеуказанной статьей.</p> <p>Статья 4. Вся информация о пошлинах и сборах, взимаемых для использо-</p>	<p>Стаття 1. Всі порти, які зазвичай часто відвідуються морськими суднами та які використовуються для зовнішньої торгівлі, вважатимуться морськими портами, за змістом цього Статуту.</p> <p>Стаття 2. Керуючись принципом взаємності та з врахуванням застереження, наведеного у першій частині Статті 8*, кожна Договірна Держава, зобов'язується надати суднам інших Договірних Держав поводження, рівне тому, яким користуються її власні судна або судна будь-якої іншої держави в морських портах, що знаходяться під її суверенітетом або в її підпорядкуванні, стосовно свободи доступу до порту та його використання, так само як і повного користування пільгами, що стосуються судноплавства і комерційних операцій, які надаються в порту суднам, їх вантажам та пасажиром. Рівне поводження, що надається таким чином, повинне стосуватися будь-якого устаткування і споруд, таких як надання причалів, вантажного та розвантажувального устаткування, а також зборів та мита, встановлених і стягуваних від імені або на користь Уряду, офіційних влад, концесіонерів або уповноважених осіб різного роду.</p> <p>Стаття 3. Правила попередньої статті жодним чином не обмежують свободу компетентних портових влад вживати таких заходів, які можуть бути, на їх думку, доцільними для успішної господарської діяльності порту за умов, що такі заходи відповідають положенням принципу рівного поводження, як це визначено вищезгаданою статтею.</p> <p>Стаття 4. Вся інформація про мита і збори, стягувані для використання на</p>
--	--	--

<p>be duly published before coming into force.</p> <p>The same shall apply to the by-laws and regulations of the port. In each maritime port, the Port Authority shall keep open for inspection by all persons concerned a table of the dues and charges in force, as well as a copy of the by-laws and regulations.</p> <p>Article 5. <i>In assessing and applying Customs and other analogous duties, local octroy or consumption duties, or incidental charges, levied on the importation or exportation of goods through the maritime ports situated under the sovereignty or authority of the Contracting States, the flag of the vessel must not be taken into account, and accordingly no distinction may be made to the detriment of the flag of any Contracting State whatsoever as between that flag and the flag of the State under whose sovereignty or authority the port is situated, or the flag of any other State whatsoever.</i></p> <p>Article 6. In order that the principle of equal treatment in maritime ports laid down in Article 2 may not be rendered ineffective in practice by the adoption of the other methods of discrimination against the vessels of a Contracting State using such ports, each Contracting State undertakes to apply the provisions of Articles 4, 20, 21 and 22 of the Statute annexed to the Convention on the International Regime of Railways, signed at Geneva on December 9th, 1923, so far as they are applicable to traffic to or from a maritime port, whether or not such Contracting State is a party to the said Convention on the International Regime of Railways. The aforesaid Articles are to be interpreted in conformity with the provisions of the protocol of Signature of the said Convention. (See Annex).</p>	<p>вання для нужд порта, должны надлежащим образом опубликовываться до их вступления в силу.</p> <p>Вышеуказанное касается также обычаев порта и портовых правил. В каждом морском порту портовые власти должны иметь для свободного ознакомления лицами, имеющими к этому отношение, действующий перечень пошлин и сборов, взимаемых в порту, равно как и копии обычаев порта и портовых правил.</p> <p>Статья 5. При установлении и взимании таможенных и иных подобных пошлин, местных льготных и дополнительных сборов, а также сопутствующих сборов, взимаемых в связи с прохождением импортных или экспортных грузов через морские порты, находящиеся под суверенитетом или в подчинении Договаривающихся Государств, государственная принадлежность судна не должна приниматься в расчет и, соответственно, не должны допускаться никакие различия, влекущие причинение какого-либо ущерба судам, плавающим под флагом какого-либо Договаривающегося Государства, как между судами этого флага и судами флага государства, под чьим суверенитетом или в чьем подчинении находится порт, так и судами флага какого бы то ни было иного государства.</p> <p>Статья 6. Чтобы принцип равного обращения в морских портах, изложенный в Статье 2 не мог бы предоставляться на практике неэффективно, из-за применения иных методов дискриминации в отношении судов Договаривающегося государства, пользующихся такими портами, каждое Договаривающееся государство обязуется выполнять правила, содержащиеся в Статьях 4, 20, 21 и 22 Статута, являющегося Приложением к Конвенции о международном режиме железных дорог, подписанной в Женеве 9 декабря 1923 года, настолько, насколько они применимы для движения в/или из морского порта, не зависимо от того является или нет это Договаривающееся Государство стороной упомянутой Конвенции о международном режиме железных дорог. Вышеупомянутые статьи должны толковаться в соответствии с правилами, содержащимися в Протоколе подписания упомянутой конвенции. (См. Приложение).</p>	<p>потреби порту, повинні належним чином опубліковуватися до набрання ними чинності.</p> <p>Це стосується також звичаїв порту і портових правил. В кожному морському порті портові влади повинні мати для вільного ознайомлення особами, що мають до цього відношення, діючий перелік мита зборів, стягуваних в порту, а також й копії звичаїв порту і портових правил.</p> <p>Стаття 5. При встановленні і стягуванні митних та інших подібних зборів, місцевих пільгових та додаткових зборів, а також супутніх зборів, стягуваних у зв'язку з проходженням імпорتنих або експортних вантажів через морські порти, що перебувають під суверенітетом або в підпорядкуванні Договірних Держав, державна належність судна не повинна враховуватися і, відповідно, не повинні допускатися жодні відмінності, що тягнуть за собою спричинення будь-якого збитку суднам, що плавають під прапором будь-якої Договірної Держави, як між суднами цього прапору і суднами прапору держави, під чийм суверенітетом або в чиєму підпорядкуванні перебуває порт, так і судами прапору будь-якої держави.</p> <p>Стаття 6. Для того, щоб принцип рівного поводження в морських портах, викладений у Статті 2 не міг би надаватися на практиці неефективно, через застосування інших методів дискримінації стосовно суден Договірної Держави, які користуються такими портами, кожна Договірна Держава зобов'язується виконувати правила, що містяться в Статьях 4, 20, 21 і 22 Статуту, що є Додатком до Конвенції про міжнародний режим залізниць, підписаної в Женеві 9 грудня 1923 року, настільки, наскільки вони можуть бути застосовані для руху в/або з морського порту, незалежно від того чи є ця Договірна Держава стороною Конвенції про міжнародний режим залізниць. Вищезазначені статті повинні тлумачитися відповідно до правил, що містяться в Протоколі підписання згаданої конвенції.</p>
---	---	--

Article 7.

Unless there are special reasons justifying an exception, such as those based upon special geographical, economic, or technical conditions, the Customs duties levied in any maritime port situated under the sovereignty or authority of a Contracting State may not exceed the duties levied on the other Customs frontiers of the said State on goods of the same kind, source or destination.

If, the special reasons as set out above, a Contracting State grants special Customs facilities on other routes for the importation or exportation of goods, it shall not use these facilities as a means of discriminating unfairly against importation or exportation through the maritime ports situated under its sovereignty or authority.

Article 8.

Each of the Contracting States reserves the power, after giving notice through diplomatic channels, of suspending the benefit of equality of treatment from any vessel of a State which does not effectively apply, in any maritime port situated under its sovereignty or authority, the provisions of this Statute to the vessels of the said Contracting State, their cargoes and passengers.

In the event of action being taken as provided in the preceding paragraph, the State which has taken action and the State against which action is taken, shall both alike have the right of applying to the Permanent Court of International Justice by an application addressed to the Registrar; and the Court shall settle the matter in accordance with the rules of summary procedure.

Every Contracting State shall, however, have the right at the time of signing or ratifying this Convention, of declaring that it renounces the right of taking action as provided in the first paragraph of this article against any other State which may make a similar declaration.

Статья 7.

Если только имеются специальные причины, оправдывающие исключения из правил, такие как особые географические, экономические или технические условия, таможенные пошлины, взимаемые в каком-либо морском порту, находящемся под суверенитетом или в подчинении Договаривающегося Государства, не могут превышать пошлин, взимаемых на прочих таможенных границах этого государства на товары одинакового вида, происхождения и места назначения.

В случае, если имеются причины, указанные выше, и Договаривающееся Государство предоставляет специальные таможенные преимущества на иных путях следования импортных либо экспортных товаров, такие преимущества не должны применяться как средство нечестной дискриминации в отношении перемещения импортных либо экспортных товаров через морские порты, находящиеся под их суверенитетом или в их подчинении.

Статья 8.

Каждое из Договаривающихся Государств сохраняет за собой возможность, после подачи уведомления по дипломатическим каналам, приостанавливать предоставление преимуществ равного обращения в отношении любого судна государства, которое недостаточно эффективно выполняет в любом из портов, находящихся под его суверенитетом или в его подчинении, правила настоящего Статута в отношении судов упомянутого Договаривающегося государства, грузов и пассажиров этих судов.

В случае, если будут предприняты действия, описанные в предыдущей части, государство, которое предприняло такие действия, и государство, против которого эти действия были предприняты, имеют равное право на обращение в Постоянную палату суда международного правосудия путем направления соответствующего документа в Секретарю суда; суд должен рассмотреть дело в соответствии с правилами упрощенного (суммарного) производства.

Любое Договаривающееся Государство имеет, тем не менее, право во время подписания или ратификации настоящей Конвенции заявить, что оно отказывается от права предпринимать действия, как это установлено в части первой настоящей статьи, в отношении любого

Стаття 7.

Якщо тільки є спеціальні причини, що виправдовують виключення з правил, такі як особливі географічні, економічні або технічні умови, митний збір, стягуваний в будь-якому морському порту, що знаходиться під суверенітетом або в підпорядкуванні Договірної Держави, не можуть перевищувати мита, стягуваного на інших митних кордонах цієї держави на товари однакового вигляду, походження і місця призначення.

У випадку, якщо наявні вказані вище причини, і Договірна Держава надає спеціальні митні переваги на інших шляхах проходження імпорتنих або експортних товарів, такі переваги не повинні застосовуватися як засіб нечесної дискримінації відносно переміщення імпорتنих або експортних товарів через морські порти, що знаходяться під їх суверенітетом або в їх підпорядкуванні.

Стаття 8.

Кожна з Договірних Держав зберігає за собою можливість, після надання повідомлення за дипломатичними каналами, припиняти надання переваг рівного поводження відносно будь-якого судна держави, яка недостатньо ефективно виконує в будь-якому з портів, що знаходяться під її суверенітетом або в її підпорядкуванні, правила цього Статуту стосовно суден згаданої Договірної Держави, вантажів і пасажирів цих суден.

У випадку, якщо будуть вчинені дії, описані в попередній частині, держава, яка вчинила такі дії, і держава, проти якої ці дії були вчинені, мають рівне право на звернення до Постійної палати суду міжнародного правосуддя шляхом направлення відповідного документа до Секретаря суду; суд повинен розглянути справу відповідно до правил спрощеного (сумарного) провадження.

Будь-яка Договірна Держава має, проте, право під час підписання або ратифікації цієї Конвенції заявити, що вона відмовляється від права вчиняти дії, як це встановлено в частині першій цієї статті, відносно будь-якої іншої держави, яка може зробити подібну заяву.

<p>Article 9. This Statute does not in any way apply to the maritime coasting trade.</p> <p>Article 10. Each Contracting State reserves theright to make such arrangements for towage in its maritime ports as it thinks fitprovided that the provisions of Article 2 and 4 are not thereby infringed.</p> <p>Article 11. Each Contracting State reserves theright to organise and administer pilotage services as it thinks fit. Where pilotageis compulsory, the dues and facilities offeredshall be subject to the provisions of Articles 2 and 4, but each Contracting State may exempt from theobligation of compulsory pilotage such of its nationals as possess the necessary technical qualifications.</p> <p>Article 12. Each Contracting State shallhave the power, at the time of signing or ratifying this Convention, of declaring that it reserves the right of limiting the transport of emigrants, in accordance with the provisions of its own legislation to vessels which have been granted special authorisation as fulfilling the requirements of the said legislation. In exercising this right, however, the Contracting States shall be guided, as far as possible, by the principles of this Statute. The vessels so authorised to transport emigrantshall enjoy all the benefitsof this Statute in all maritime ports.</p> <p>Article 13. This Statute applies to all vessels, whether publicly or privatelyowned or controlled. It does not, however, apply in any way to warships or vessels performing police or administrativefunctions, or, in general, exercising any kind of public authority, or any other vessels which for the time being are exclusively employed for the purposes</p>	<p>иногo государства, которое может сделать подобное заявление.</p> <p>Статья 9. Настоящий Статут ни в коей мере не применяется в отношении каботажных перевозок.</p> <p>Статья 10. Каждое из Договаривающихся государств сохраняет право на организацию буксирных операций в своих морских портах таким образом, каким оно представляется им наиболее выгодным, при условии, что правила, содержащиеся в Статьях 2 и 4, не будут этим нарушены.</p> <p>Статья 11. Каждое из Договаривающихся государств сохраняет право на организацию и управление лоцманскими услугами так, как это надлежит по их разумению. Там, где лоцманская проводка является обязательной, условия оплаты и предоставления услуг должны соответствовать правилам, содержащимся в статьях 2 и 4; но каждое из Договаривающихся государств может сделать исключение из обязательности лоцманской проводки как для граждан, имеющихнеобходимую профессиональную квалификацию.</p> <p>Статья 12. Каждое из Договаривающихся Государств будет иметь возможность во время подписания или ратификации настоящей конвенции заявить о том, что оно сохраняет право на ограничение перемещения эмигрантов, в соответствии с правилами своего внутреннего законодательства по отношению к судам, которым предоставлены специальные разрешения как отвечающим требованиям этого законодательства. Реализуя это право Договаривающиеся Государства должны, тем не менее, руководствоваться, настолько насколько это возможно, принципами настоящего Статута. Суды, имеющие специальные разрешения на перемещение эмигрантов, должны пользоваться всеми преимуществами, предусмотренными настоящим Статутом, во всех морских портах.</p> <p>Статья 13. Настоящий Статут применяется ко всем судам, как государственным, так и находящимся в частной собственности или управлении. Это, тем не менее, ни в коей мере не применяется к военным судам или судам, осуществляющим полицейские или административные функции или вообще исполняющим функции любого вида публичных властей, а</p>	<p>Стаття 9. Цій Статут жодною мірою не застосовується відносно каботажних перевезень.</p> <p>Стаття 10. Кожна з Договірних Держав зберігає право на організацію буксирних операцій в своїх морських портах таким чином, яким воно представляється найбільш вигідним, за умови, що правила, які містяться в Статтях 2 та 4, не будуть порушені.</p> <p>Стаття 11. Кожна з Договірних Держав зберігає право на організацію та управління лоцманськими послугами так, як це належить за їхнім розумінням. Там, де лоцманське проведення є обов'язковим, умови оплати і надання послуг повинні відповідати правилам, що містяться в статтях 2 та 4; але кожна з Договірних Держав може зробити виключення з обов'язковості лоцманського проведення для громадян, які мають необхідну професійну кваліфікацію.</p> <p>Стаття 12. Кожна з Договірних Держав матиме можливість під час підписання або ратифікації цієї конвенції заявити про те, що вона зберігає право на обмеження переміщення емігрантів, відповідно до правил свого внутрішнього законодавства відносно суден, яким надані спеціальні дозволи як таким, що відповідають вимогам цього законодавства. Реалізуючи це право Договірні Держави повинні керуватися, наскільки це можливо, принципами цього Статуту. Судна, що мають спеціальні дозволи на переміщення емігрантів, повинні користуватися всіма перевагами, передбаченими цим Статутом, у всіх морських портах.</p> <p>Стаття 13. Цій Статут застосовується до всіх суден, як державних, так і тих, що перебувають у приватній власності або управлінні. Це, проте, жодною мірою не застосовується до військових суден або суден, що здійснюють поліцейські або адміністративні функції, або взагалі виконують функції будь-якого виду публічних влад, а також до будь-</p>
--	--	---

<p>of the Naval, Military or Air Forces of a State.</p> <p>Article 14. This Statute does not in any way apply to fishing vessels or to their catches.</p> <p>Article 15. Where in virtue of a treaty, convention or agreement a Contracting State has granted special rights to another State within a defined area in any of its maritime ports for the purpose of facilitating the transit of goods or passengers to or from the territory of the said State, no other Contracting State can invoke the stipulations of this Statute in support of any claim for similar special rights.</p> <p>Every Contracting State which enjoys the aforesaid special rights in a maritime port of another State, whether Contracting or not, shall conform to the provisions of this Statute in its treatment of the vessels trading with it, and their cargoes and passengers.</p> <p>Article 16. Measures of a general or particular character which a Contracting State is obliged to take in case of an emergency affecting the safety of the State or the vital interests of the country may, in exceptional cases, and for as short a period as possible, involve a deviation from the provisions of Articles 2 to 7 inclusive; it being understood that the principles of the present Statute must be observed to the utmost possible extent.</p> <p>Article 17. No Contracting State shall be-</p>	<p>также к любым судам, которые в настоящий момент находятся в распоряжении военно-морских, вооруженных или военно-воздушных сил государства.</p> <p>Статья 14. Настоящий Статут ни в коей мере не применяется к рыболовным судам и их уловам.</p> <p>Статья 15. В случае, если в силу договора, конвенции или соглашения Договаривающееся Государство предоставит специальные права иному государству в определенных вопросах в каком-либо из своих морских портах в целях упрощения транзита товаров или пассажиров на /или с территории этого государства, никакое другое Договаривающееся Государство не сможет ссылаться на условия настоящего Статута в поддержку какого-либо требования на подобные специальные права.</p> <p>Каждое Договаривающееся Государство, которое пользуется вышеуказанными специальными правами в морском порту другого государства, являющегося Договаривающимся Государством или нет, должно соблюдать положения настоящего Статута в своем обращении в отношении судов, участвующих в морской торговле с ним, а также их грузов и пассажиров. Каждое Договаривающееся государство, которое предоставило вышеуказанные специальные права государству, не участвующему в конвенции, должно выдвинуть, одним из условий такого предоставления, требование к государству, которое пользуется вышеуказанными правами, выполнять правила, содержащиеся в этом Статуте, в его обращении к судам, посещающим его порты, находящимися на них грузами и пассажирами.</p> <p>Статья 16. Меры общего или частного характера, которые Договаривающееся Государство вынуждено предпринять в случае необходимости обеспечения безопасности государства или жизненных интересов страны, могут, в исключительных случаях и на как только возможно короткое время, допускать отклонение от правил, изложенных в статьях со 2 по 7 включительно; следует понимать, что при этом принципы настоящего Статута должны будут соблюдаться в допустимо возможных пределах.</p> <p>Статья 17. Никакое из Договаривающихся</p>	<p>яких суден, які зараз знаходяться у розпорядженні військово-морських, збройних або військово-повітряних сил держави.</p> <p>Стаття 14. Цій Статут жодною мірою не застосовується до рибуловних суден та їх уловів.</p> <p>Стаття 15. У випадку, якщо внаслідок договору, конвенції або угоди Договірної Держава надасть спеціальні права іншій державі з певних питань в будь-якому зі своїх морських портів з метою спрощення транзиту товарів або пасажирів на або з території цієї держави, жодна інша Договірна Держава не зможе посилається на умови цього Статуту на підтримку будь-якої вимоги на подібні спеціальні права.</p> <p>Кожна Договірна Держава, яка користується вищезгаданими спеціальними правами в морському порту іншої держави, що є Договірною Державою або ні, повинна дотримуватися положень цього Статуту в своєму поводженні стосовно суден, що беруть участь в морській торгівлі з ним, а також їхніх вантажів і пасажирів. Кожна Договірна Держава, яка надала вищезгадані спеціальні права державі, яка не бере участі в конвенції, повинна висунути, однією з умов такого надання, вимогу до держави, яка користується вищезгаданими правами, виконувати правила, що містяться в цьому Статуті, в її поводженні з суднами, що відвідують її порти, а також вантажами та пасажирями, що перебувають на них.</p> <p>Стаття 16. Заходи загального або приватного характеру, які Договірна Держава вимушена вжити у разі потреби забезпечення безпеки держави або життєвих інтересів країни, можуть, у виняткових випадках і якомога на можливо короткий час, допускати відхилення від правил, викладених у статтях з 2 по 7 включно; слід розуміти, що при цьому принципи цього Статуту повинні дотримуватися в допустимо можливих межах.</p> <p>Стаття 17. Жодна з Договірних Держав не</p>
--	---	---

<p>bound by this Statute to permit the transit of passengers whose admission to its territories is forbidden, or of goods of a kind of which the importation is prohibited, either on grounds of public health or security, or as a precaution against diseases of animals or plants. As regards traffic other than traffic in transit, no Contracting State shall be bound by this Statute to permit the transport of passengers whose admission to its territories is forbidden, or of goods of which the import or export is prohibited, by its national laws.</p> <p>Each Contracting State shall be entitled to take the necessary precautionary measures in respect of the transport of dangerous goods or goods of a similar character, as well as general police measures, including the control of emigrants entering or leaving its territory; it being understood that such measures must not result in any discrimination contrary to the principles of the present Statute.</p> <p>Nothing in this Statute shall affect the measures which one of the Contracting States is or may feel called upon to take in pursuance of general international conventions to which it is a party, or which may be concluded hereafter, particularly conventions concluded under the auspices of the League of Nations, relating to the traffic in women and children, the transit, export or import of particular kinds of articles such as opium or other dangerous drugs, arms, or the produce of fisheries, or in pursuance of general conventions intended to prevent any infringement of industrial, literary or artistic property, or relating to false marks, false indications of origin or other methods of unfair competition.</p> <p>Article 18. This Statute does not prescribe the rights and duties of belligerents and neutrals in time of war. The Statute shall, however, continue in</p>	<p>Государств не будет связано настоящим Статутом в отношении допуска транзитного проезда пассажиров, пребывания которых на их территории запрещено, а также товаров всех видов запрещенных к импорту, как с точки зрения общественного здоровья или безопасности, так и в порядке предупреждения заражения животных или растений. Касательно перемещения, иного чем транзит, никакое Договаривающееся Государство не будет связано настоящим Статутом в части допуска перемещения пассажиров, пребывания которых на их территории запрещено, а также товаров, импорт или экспорт которых запрещен их внутренним национальным законодательством.</p> <p>Каждое Договаривающееся Государство наделено правом предпринимать необходимые предохранительные меры в отношении перемещения опасных грузов или грузов, имеющих подобный характер, а также меры общего характера, включая осуществление контроля за перемещением эмигрантов, въезжающих или покидающих его территорию; подразумевается, что такие меры не должны превращаться в дискриминационные, противоречащие принципам настоящего Статута.</p> <p>Ничто в настоящем Статуте не должно оказывать влияния на мероприятия, которые какое-либо Договаривающееся Государство может быть обязано или может быть призвано осуществить во исполнение требований универсальных международных конвенций, стороной которых оно является, либо которые она может заключить впоследствии, в частности конвенций, заключенных под эгидой Лиги Наций, касающихся перемещения женщин и детей, транзит, экспорт или импорт отдельных видов товаров, таких как опиум или иных опасных наркотиков, вооружений, а также морепродуктов, равно как и требований универсальных конвенций, направленных на предотвращение каких бы то ни было нарушений промышленной, литературной или художественной собственности, а также фальсификации знаков, фальсификации данных о происхождении товара или иных методов недобросовестной конкуренции.</p> <p>Статья 18. Настоящий Статут не наделяет правами и обязанностями воюющие и нейтральные страны во время войны. Статут будет, тем не менее, ос-</p>	<p>буде пов'язана цим Статутом відносно допуску транзиту пасажирів, перебування яких на їх території заборонене, а також всіх видів товарів заборонених до імпорту, як з погляду суспільного здоров'я або безпеки, так і у порядку попередження зараження тварин або рослин. Відносно переміщення, іншого ніж транзит, жодна Договірна Держава не буде пов'язана цим Статутом в частині допуску переміщення пасажирів, перебування яких на їх території заборонене, а також товарів, імпорт або експорт яких заборонений їх внутрішнім національним законодавством.</p> <p>Кожна Договірна Держава наділена правом вживати необхідних запобіжних заходів відносно переміщення небезпечних вантажів або вантажів, що мають подібний характер, а також заходів загального характеру, включаючи здійснення контролю за переміщенням емігрантів, що в'їжджають або покидають його територію; мається на увазі, що такі заходи не повинні перетворюватися на дискримінаційні, суперечити нормам цього Статуту.</p> <p>Ніщо в цьому Статуті не повинне впливати на заходи, які будь-яка Договірна Держава зобов'язана або покликана здійснити на виконання вимог універсальних міжнародних конвенцій, стороною яких вона є, або які вона може укласти згодом, зокрема конвенцій ускладнених під егідою Ліги Націй, що стосуються переміщення жінок і дітей, транзиту, експорту або імпорту окремих видів товарів, таких як опіум або інших небезпечних наркотиків, зброї, а також морепродуктів, як і вимог універсальних конвенцій, спрямованих на запобігання порушенням промислової, літературної або художньої власності, а також фальсифікації знаків, фальсифікації даних про походження товару або інших методів недобросовісної конкуренції.</p> <p>Стаття 18. Цей Статут не наділяє правами та обов'язками країни, що перебувають в стані війни або нейтральні країни під час війни. Статут</p>
--	---	---

<p>force in time of war so far as such rights and duties permit.</p> <p>Article 19. The Contracting States undertake to introduce into those Convention in force on December 9th, 1923, which contravene the provisions of this Statute, so soon as circumstances permit and in any case on the expiry of such conventions, the modification required to bring them in harmony with such provisions, so far as the geographical, economic or technical circumstances of the countries or areas concerned allow. The same shall apply to concessions granted before December 9th, 1923 for the total or partial exploitation of maritime ports.</p> <p>Article 20. This Statute does not entail in any way the withdrawal of facilities which are greater than those provided for in the Statute and which have been granted in respect of the use of maritime ports under conditions consistent with its principles. This Statute also entails no prohibition of such grant of greater facilities in the future.</p> <p>Article 21. Without prejudice to the provisions of the second paragraph of Article 8, disputes which may arise between Contracting States as to the interpretation or the application of the present Statute shall be settled in the following manner:</p> <p>Should it prove impossible to settle such dispute either directly between the Parties or by any other method of amicable settlement, the Parties to the dispute may, before resorting to any procedure of arbitration or to a judicial settlement, submit the dispute for an advisory opinion to the body established by the League of Nations as the advisory and technical organisation of Members of the League for matters of communications and transit in urgent cases a preliminary opinion may be given recommending temporary measures, including measures to restore the facilities for international traf-</p>	<p>тавяться в силе и на время войны настолько, насколько такие права и обязанности позволяют.</p> <p>Статья 19. Договаривающиеся Государства обязуются вносить в конвенцию, изменения, обладающие юридической силой по состоянию на 9 декабря 1923 года и содержащие правила, противоречащие правилам настоящего Статута, насколько обстоятельства позволяют и, во всяком случае, по истечении срока действия этих конвенций, изменения, необходимые для приведения их в соответствие с этими требованиями, настолько, насколько географические, экономические или технические условия этих стран или касающиеся этого обстоятельства позволят. Аналогично следует поступать с условиями концессионных договоров, заключенных до 9 декабря 1923 г., на право полного или частичного пользования морскими портами.</p> <p>Статья 20. Настоящий Статут не устанавливает ни в коей мере отказа от предоставления преимуществ, более существенных чем те, которые предусмотрены настоящим Статутом и которые будут предоставляться в отношении использования морских портов, при условии совместимости с его принципами. Этот Статут не устанавливает также никаких запретов в отношении предоставления больших преимуществ в будущем.</p> <p>Статья 21. Не отменяя правил, содержащихся во второй части Статьи 8, споры, которые могут возникнуть между Договаривающимися Государствами в отношении толкования или применения настоящего Статута должны быть урегулированы следующим образом:</p> <p>В случае, если окажется невозможным урегулирование такого спора либо непосредственно между Сторонами или каким-либо иным путем мирного урегулирования, Стороны, участвующие в споре могут, после обращения к каким-либо арбитражным или судебным способам урегулирования, направить спор на консультативное заключение в орган, созданный Лигой наций в качестве консультативного и технического учреждения членом Лиги наций по делам сообщений и транзита; в срочных случаях может быть сформулировано предварительное заключение с рекомендацией осуществления временных мер, вклю-</p>	<p>залишатиметься чинним й під час війни, наскільки такі права і обов'язки дозволять.</p> <p>Стаття 19. Договірні Держави зобов'язуються вносити до конвенції зміни, що мають юридичну силу станом на 9 грудня 1923 року та містять правила, що суперечать правилам цього Статуту, наскільки обставини дозволять та, в будь-якому випадку, після закінчення терміну дії цих конвенцій, зміни, необхідні для приведення їх у відповідність з цими вимогами, наскільки географічні, економічні або технічні умови цих країн або обставини, що стосуються цього, дозволять. Аналогічно необхідно поступати з умовами концесійних договорів, укладених до 9 грудня 1923 р., на право повного або часткового користування морськими портами.</p> <p>Стаття 20. Цей Статут жодною мірою не встановлює відмови від надання переваг, істотніших за ті, що передбачені цим Статутом і які надаватимуться відносно використання морських портів, за умови сумісності з його принципами. Цей Статут не встановлює також жодних заборон стосовно надання більших переваг в майбутньому.</p> <p>Стаття 21. Не відмінюючи правил, що містяться в другій частині Статті 8, спори, які можуть виникнути між Договірними Державами стосовно тлумачення або застосування цього Статуту повинні бути врегульовані таким чином:</p> <p>У випадку, якщо виявиться неможливим врегулювання такого спору або безпосередньо між Сторонами або будь-яким іншим шляхом мирного врегулювання, Сторони, що беруть участь в спорі можуть, після звернення до будь-яких арбітражних або судових засобів врегулювання, направити спір на консультативний висновок до органу, створеного Лігою Націй в якості консультативної та технічної установи членів Ліги націй у справах сполучень і транзиту; у термінових випадках може бути сформульовано попередній висновок з рекомендацією здійснення тимчасових заходів, вклю-</p>
--	---	---

<p>fic which existed before the act or occurrence which gave rise to the dispute.</p> <p>Should it prove impossible to settle the dispute by any of the methods of procedure enumerated in the preceding paragraph, the Contracting States shall submit their dispute to arbitration, unless they have decided or shall decide, under an agreement between them to bring it before the Permanent Court of International Justice.</p> <p>Article 22.</p> <p>If the case is submitted to the Permanent Court of International Justice, it shall be heard and determined under the conditions laid down in Article 27 of the Statute of the Court. If arbitration is resorted to, and unless the Parties decide otherwise, each Party shall appoint an arbitrator, and a third member of the arbitral tribunal shall be elected by the arbitrators, or, in case the latter are unable to agree, shall be selected by the Council of the League of Nations from the list of assessors for Communications and Transit cases mentioned in Article 27 of the Statute of the Permanent Court of International Justice; in such latter case, the third arbitrator shall be selected in accordance with the provisions of the penultimate paragraph of Article 4 and the first paragraph of Article 5 of the Covenant of the League. The arbitral tribunal shall judge the case on the basis of the terms of reference mutually agreed upon between the Parties. If the Parties have failed to reach an agreement, the arbitral tribunal, acting unanimously, shall itself draw up terms of reference after considering the claims formulated by the Parties; if unanimity cannot be obtained, the Council of the League of Nations shall decide the terms of reference under the conditions laid down in the preceding paragraph. If the procedure is not determined by the terms of reference, it shall be settled by the arbitral tribunal.</p> <p>During the course of the arbitration the Parties, in the absence of any contrary provision in the terms of reference, are bound to submit to the Permanent Court of International Justice any question of international law or question as</p>	<p>чая меры по возобновлению предоставления преимуществ для международной торговли существовавших до действия или происшествия, которые стали причиной спора.</p> <p>В случае, если окажется невозможным урегулировать спор путем и методами, указанными в предшествующей части, Договаривающиеся государства должны направить свой спор в арбитраж, в том случае, если они не приняли или не примут решения, по соглашению между собой, о передаче спора на рассмотрение в Постоянную палату суда международного правосудия.</p> <p>Статья 22.</p> <p>Если спор направлен в Постоянную палату суда международного правосудия, он будет рассматриваться и разрешаться на основании условий, содержащихся в Статье 27 Устава суда. Если избран арбитраж, до тех пор, пока Стороны не примут иного решения, то каждая Сторона должна избрать арбитра, а третий член третейского суда избирается арбитрами, или, в случае, если последнее не удастся согласовать, третий член третейского суда избирается Советом Лиги наций из списка экспертов-консультантов по делам коммуникаций и транзита, упомянутого в Статье 27 Устава Постоянной палаты суда международного правосудия; в этом последнем случае, третий арбитр будет избран в соответствии с правилами, содержащимися в предпоследней части Статьи 4 и части 1 Статьи 5 Устава Лиги наций. Третейский суд должен разрешать дело на основании взаимного компромисса, достигнутого между Сторонами. Если Сторонам не удалось достичь соглашения, то третейский суд, действуя во взаимном согласии, должен самостоятельно выработать условия компромисса после рассмотрения претензий, выдвинутых Сторонами; если взаимного соглашения невозможно достигнуть, то Совет Лиги наций должен выработать условия компромисса с учетом правил, изложенных в предыдущей части. В случае, если процесс рассмотрения спора не определен условиями компромисса, он должен быть определен третейским судом.</p> <p>В ходе арбитражного рассмотрения Стороны, в случае отсутствия каких-либо расхождений по условиям компромисса, обязаны направлять в Постоянную палату суда международного правосудия любой вопрос, касающийся международ-</p>	<p>чаючи заходи з відновлення надання переваг для міжнародної торгівлі, що існували до дії або події, які стали причиною спору.</p> <p>У випадку, якщо виявиться неможливим врегулювати спір шляхом і методами, зазначеними в попередній частині, Договірні держави повинні направити свій спір до арбітражу, у тому випадку, якщо вони не ухвалили або не ухвалять рішення, за угодою між собою, про передачу спору на розгляд до Постійної палати суду міжнародного правосуддя.</p> <p>Стаття 22.</p> <p>Якщо спір направлений до Постійної палати суду міжнародного правосуддя, він розглядатиметься і вирішуватиметься на підставі умов, що містяться в Статті 27 Статуту суду. Якщо арбітраж, обраний до того, поки Сторони не ухвалить іншого рішення, то кожна Сторона повинна обрати арбітра, а третій член третейського суду обирається арбітрами, або, у випадку, якщо останнє не вдається погодити, третій член третейського суду обирається Радою Ліги націй із списку експертів-консультантів у справах комунікацій і транзиту, згаданого в Статті 27 Статуту Постійної палати суду міжнародного правосуддя; в цьому випадку, третій арбітр буде обраний відповідно до правил, що вказані в передостанній частині Статті 4 і частини 1 Статті 5 Статуту Ліги націй. Третейський суд повинен вирішувати справу на підставі взаємного компромісу, досягнутого між Сторонами. Якщо Сторонам не вдалося досягти угоди, то третейський суд, діючи у взаємній згоді, повинен самостійно виробити умови компромісу після розгляду претензій, висунутих Сторонами; якщо взаємної згоди досягти неможливо, то Рада Ліги націй повинна розробити умови компромісу з урахуванням правил, викладених в попередній частині. У випадку, якщо процес розгляду спору не визначений умовами компромісу, він повинен бути визначений третейським судом.</p> <p>В ході арбітражного розгляду Сторони, у разі відсутності будь-яких розбіжностей за умовами компромісу, зобов'язані направляти до Постійної палати суду міжнародного правосуддя будь-яке питання, що стосується між-</p>
---	---	--

<p>to the legal meaning of this Statute the solution of which the arbitral tribunal, at the request of the one of the Parties, pronounces to be a necessary preliminary to the settlement of the dispute.</p> <p>Article 23. It is understood that this Statute must be interpreted as regulating in anyway rights and obligations inter se of territories forming part of or placed under the protection of the same sovereign State, whether or not these territories are individually Contracting States.</p> <p>Article 24. Nothing in the preceding Articles is to be construed as affecting in any way the rights or duties of a Contracting State as a Member of the League of Nations.</p> <p><i>* Each Contracting State reserves the power of suspending the benefit of equality of treatment from any vessel of a State which does not effectively apply this Statute to the vessels of the said Contracting State.</i></p>	<p>ного права или вопрос, касающийся юридического содержания настоящего Статута, получение ответа на который третейский суд по требованию одной из Сторон объявит в формальном порядке как предварительно необходимое условие разрешения спора.</p> <p>Статья 23. Подразумевается, что правила настоящего Статута должны толковаться как правила, регулирующие в каждом случае взаимные права и обязанности территорий, являющихся частью или находящихся под протекторатом того же суверенного государства, не зависимо от того, являются или нет сами эти территории Договаривающимися государствами.</p> <p>Статья 24. Ничто в предыдущих статьях не должно рассматриваться как ущемляющее каким-либо образом права или обязанности Договаривающегося государства как государства-члена Лиги наций.</p> <p><i>* Каждое Договаривающееся государство сохраняет право на приостановление предоставления преимуществ равного обращения в отношении любого судна государства, которое не эффективно применяет положения настоящего Статута в отношении судов, вышеуказанного Договаривающегося Государства.</i></p>	<p>народного права або питання, що стосується юридичного змісту цього Статуту, отримання відповіді на який третейський суд на вимогу однієї із Сторін оголосить у формальному порядку як необхідну попередню умову вирішення спору.</p> <p>Стаття 23. Мається на увазі, що правила цього Статуту повинні тлумачитися як правила, що регулюють у кожному випадку взаємні права і обов'язки територій, що є частиною або знаходяться під протекторатом тієї самої суверенної держави, незалежно від того, чи є ці території Договірними Державами.</p> <p>Стаття 24. Ніщо в попередніх статтях не повинне розглядатися як таке, що обмежує будь-яким чином права або обов'язки Договірної Держави як держави-члена Ліги націй.</p> <p><i>* Кожна Договірна Держава зберігає право на припинення надання переваг рівного поводження стосовно будь-якого судна держави, яка неефективно застосовує положення цього Статуту стосовно суден, вищезгаданої Договірної Держави.</i></p>
--	--	---

Настоящий Статут вступил в силу 26 июля 1926 года и до настоящего времени не утратил юридической силы.

Цей Статут набрав чинності 26 липня 1926 року і до теперішнього часу не втратив юридичної сили.

Наступними державами депоновані ратифікаційні грамоти, заяви про приєднання і повідомлення про правонаступництво (одинадцять з названих держав стали сторонами конвенції в період з 1964 по 1972 р.р.):

Следующими государствами депонированы ратификационные грамоты, заявления о присоединении и извещения о правопреемстве (одиннадцать из названных государств стали сторонами конвенции в период с 1964 по 1972 гг.):

Antigua and Barbuda, Australia, Austria, Belgium, British Empire, Cyprus, Czechoslovakia, Denmark, Estonia, Fiji, France, Germany, Greece, Hungary, India, Iraq, Italy, Ivory Coast, Japan, Madagascar, Malaysia, Malta, Mauritius, Mexico, Monaco, the Netherlands, New Zealand, Nigeria, Norway, Sweden, Switzerland, Trinidad and Tobago, Upper Volta, Yugoslavia.

Protocol of Signature of the Convention on the International Regime of Maritime Ports

Протокол подписания Конвенции о международном режиме морских портов

Протокол підписання Конвенції про міжнародний режим морських портів

<p>At the moment of signing the Convention of today's date relating to the International Regime of Maritime Ports, the undersigned, duly authorised, have agreed as follows:</p> <p>1). It is understood that the provisions of the present Statute shall apply to ports of refuge specially constructed for that purpose.</p> <p>2). It is understood that the British Government's reservation as to the provisions of Section 24 of the «Pilotage Act» of 1913 is accepted.</p> <p>3). It is understood that the obligations laid down in French Law in regard to shipbrokers shall not be regarded as contrary to the principle and spirit of the Statute on the International Regime of Maritime Ports.</p> <p>4). It is understood that the condition of reciprocity laid down in Article 2 of the Statute on the International Regime of Maritime Ports shall not exclude from the benefit of the said Statute Contracting States which have no maritime ports and do not enjoy in any zone of maritime port of another State the rights mentioned in Article 15 of the said Statute.</p> <p>5). In the event of the flag or nationality of a Contracting State being identical with the flag or nationality of a State or territory which is outside the Convention, no claim can be advanced on behalf of the latter State or territory to the benefits assured by this Statute to the flags or nationals of Contracting States.</p>	<p>В момент подписания конвенции, датированной сегодняшним днем, касающейся международного режима морских портов, нижеподписавшиеся, уполномоченные надлежащим образом, согласились о нижеследующем:</p> <p>1). Установлено соглашением сторон, что положения настоящего Статута будут применяться в отношении портов – убежищ, сооруженных специально для этой цели.</p> <p>2). Установлено соглашением сторон, что оговорка Правительства Великобритании, касающаяся правил, содержащихся в Части 24 «Pilotage Act» 1913 года, принимается.</p> <p>3). Установлено соглашением сторон, что обязанности налагаемые законодательством Франции на судовых посредников не будут рассматриваться как противоречащие принципам и духу Статута о международном режиме морских портов.</p> <p>4). Установлено соглашением сторон, что условие о взаимности, содержащееся в Статье 2 Статута о международном режиме морских портов не исключает предоставления преимуществ упомянутого Статута Договаривающимся государствам, которые не имеют морских портов и не пользуются никакой из зон морского порта иного государства правами, упомянутыми в Статье 15 настоящего Статута.</p> <p>5). В случае, если флаг или национальность Договаривающегося государства окажется такой же как флаг или национальность государства или территории, которые не являются стороной конвенции, никакие претензии не могут предъявляться от имени такого государства или территории в отношении преимуществ, предусмотренных настоящим Статутом для флага или национальности Договаривающегося государства.</p>	<p>В момент підписання конвенції, датованої сьогоднішнім днем, що стосується міжнародного режиму морських портів, уповноважені належним чином погодилися з наступним:</p> <p>1). За угодою сторін положення цього Статуту будуть застосовуватися відносно портів-сховищ, спеціально збудованих з цією метою.</p> <p>2). За угодою сторін встановлено, що застереження Уряду Великої Британії, яке стосується правил, що містяться в Частині 24 «Pilotage Act» 1913 року, є прийнятним.</p> <p>3). За угодою сторін встановлено, що обов'язки, які накладаються законодавством Франції на судових посередників не будуть розглядатися як такі, що протирічать принципам та духу Статуту про міжнародний режим морських портів.</p> <p>4). За угодою сторін встановлено, що умова про взаємність, яка міститься в Статті 2 Статуту про міжнародний режим морських портів не виключає надання переваг згаданого Статуту Договірними Державами, які не мають морських портів та не користуються в жодній з зон морського порту іншої держави правами, згаданими в Статті 15 цього Статуту.</p> <p>5). У випадках, якщо прапор або національність Договірної Держави виявиться такою самою як прапор або національність держави або території, які не є стороною конвенції, жодні претензії не можуть пред'являтися від імені такої держави або території відносно переваг, не передбачених цим Статутом для прапора або національності Договірної Держави.</p>
---	---	--

<p><i>The present Protocol will have the same force, effect and duration as the Statute of today's date, of which it is to be considered as an integral part.</i></p>	<p>Настоящий Протокол обладает такой же юридической силой, воздействием и сроком действия, какими обладает Статут, датированный сегодняшним днем, и неотъемлемой частью которого он должен считаться.</p>	<p>Цей Протокол має таку саму силу та термін дії, які має Статут, датований сьогоднішнім днем, та невід'ємною частиною якого він є.</p>
---	---	---

DONE at Genova, the ninth day of December, One thousand nine hundred and twenty-three
in a single copy which will remain deposited in the archives
of the Secretariat of the League of Nations certified copies will be transmitted
to all the States represented at the Conference.

Совершено в Женеве девятого декабря одна тысяча девятьсот двадцать третьего года
в одном экземпляре, который будет сдан на хранение в архивы
Секретариата Лиги наций; удостоверенные копии будут направлены
всем государствам, представленным на Конференции.

Здійснено в Женеві дев'ятого грудня одна тисяча дев'ятсот двадцять третього року
в одному екземплярі, який буде зданий на зберігання до архівів
Секретаріату Ліги націй; завірени копії будуть направлені
всім державам, що представлені на Конференції.

Приложение 4

**CONVENTION AND STATUTE
ON FREEDOM OF TRANSIT**

**КОНВЕНЦИЯ И СТАТУТ
О СВОБОДЕ ТРАНЗИТА**

**КОНВЕНЦІЯ І СТАТУТ
ПРО СВОБОДУ ТРАНЗИТУ**

Convention on Freedom of Transit

Конвенция о свободе транзита

Конвенція про свободу транзиту

Albania, Austria, Belgium, Bolivia, Brazil, Bulgaria, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba, Denmark, the British Empire (with New Zealand and India), Spain, Esthonia, Finland, France, Greece, Guatemala, Haiti, Honduras, Italy, Japan, Latvia, Lithuania, Luxemburg, Norway, Panama, Paraguay, the Netherlands, Persia, Poland, Portugal, Roumania, the Serb-Croat-Slovene State, Sweden, Switzerland, Czechoslovakia, Uruguay and Venezuela

Desirous of making provision to secure and maintain freedom of communications and of transit,

Being of opinion that in such matters general conventions to which other Powers may accede at a later date constitute the best method of realising the purpose of Article 23 (e) of the Covenant of the League of Nations,

Recognising that it is well to proclaim the right of free transit and to make regulations thereon as being one of the best means of developing co-operation between States without prejudice to their rights of sovereignty or authority over routes available for transit,

Having accepted the invitation of the League of Nations to take part in a Conference at Barcelona which met on March 10th, 1921, and having taken note of the final Act of such Conference,

Anxious to bring into force forthwith the provisions of the Regulations relating to transit by rail or waterway adopted thereat,

Wishing to conclude a Convention for this purpose, the High Contracting Parties have appointed as their Plenipotentiaries, who, after communicating their full powers found in good and due form, have agreed as follows:

Article 1

The High Contracting Parties declare that they accept the Statute on Freedom of Transit annexed hereto, adopted by the Barcelona Conference on April 14th, 1921.

This Statute will be deemed to constitute an integral part of the present Convention. Consequently, they hereby declare that they accept the obligations and undertakings of the said Statute in conformity with the terms and in accordance with the conditions set out therein.

Article 2

The present Convention does not

Желая принять меры по обеспечению и поддержанию свободы коммуникации и транзита,

Считая, что в таких вопросах общие конвенции, к которым позже могут присоединяться другие государства, являются наилучшим способом реализации целей статьи 23 (е) Устава Лиги Наций,

Признавая, что провозглашение права свободного транзита и установление соответствующих правил является одним из наилучших средств развития сотрудничества между Государствами без ущерба для их прав суверенитета или власти над маршрутами, доступными для транзита,

Приняв приглашение Лиги Наций принять участие в Конференции в Барселоне, которая состоится 10 марта 1921 года, и принимая во внимание заключительный Акт этой Конференции,

Желая немедленно ввести в действие положения Правил относительно транзита по железной дороге или водным путем, принятых на Конференции,

Желая заключить Конвенцию для этой цели, высокие договаривающиеся стороны назначили своими полномочными представителями, которые после подтверждения их полных полномочий в правильной и должной форме согласились с изложенным ниже:

Статья 1

Высокие Договаривающиеся Стороны заявляют, что они принимают прилагаемый Статут о Свободе Транзита, принятый Барселонской Конференцией 14 апреля 1921 года.

Этот Статут считается неотъемлемой частью этой Конвенции. Следовательно, они настоящим заявляют, что принимают на себя обязательства и обязанности указанного Статута в соответствии с изложенными здесь положениями и условиями.

Статья 2

Настоящая Конвенция никоим образом не касается прав и обяза-

Бажаючи вжити заходів для забезпечення та підтримки свободи комунікації і транзиту,

Вважаючи, що в таких питаннях загальні конвенції, до яких пізніше можуть приєднуватися інші держави, є найкращим способом реалізації мети статті 23 (е) Статуту Ліги Націй,

Визнаючи, що проголошення права вільного транзиту і встановлення відповідних правил є одним з найкращих засобів розвитку співробітництва між Державами без порушення їх суверенітету або влади над маршрутами, які доступні для транзиту,

Прийнявши запрошення Ліги Націй взяти участь у Конференції в Барселоні, яка відбудеться 10 березня 1921 року, і беручи до уваги заключний Акт цієї Конференції,

Бажаючи негайно ввести в дію положення Правил відносно транзиту залізницею або водними шляхами, які прийняті на конференції,

Бажаючи заключити Конвенцію для цієї мети, Високі Договірні Сторони призначили своїми повноважними представниками, які після підтвердження їх повних повноважень в правильній і належній формі погодилися з нижче викладеним:

Стаття 1

Високі Договірні Сторони, заявляють, що вони приймають Статут про свободу транзиту, прийнятий Барселонською Конференцією 14 квітня 1921 року, що додається

Цей Статут вважається невід'ємною частиною цієї Конвенції. Отже, тим самим вони заявляють, що приймають на себе зобов'язання і обов'язки вказаного Статуту у відповідності з висловленими тут положеннями і умовами.

Стаття 2

Ця Конвенція жодним чином не стосується прав та зобов'язань, що

in any way affect the rights and obligations arising out of the provisions of the Treaty of Peace signed at Versailles on June 28th, 1919, or out of the provisions of the other corresponding Treaties, in so far as they concern the Powers which have signed, or which benefit by, such Treaties.

Article 3

The present Convention, of which the French and English texts are both authentic, shall bear this day's date and shall be open for signature until December 1st, 1921.

Article 4

The present Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be transmitted to the Secretary-General of the League of Nations, who will notify the receipt of them to the other Members of the League and to States admitted to sign the Convention. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Secretariat.

In order to comply with the provisions of Article 18 of the Covenant of the League of Nations, the Secretary-General will register the present Convention upon the deposit of the first ratification.

Article 5

Members of the League of Nations which have not signed the present Convention before December 1st, 1921, may accede to it.

The same applies to States not Members of the League to which the Council of the League may decide officially to communicate the present Convention.

Accession will be notified to the Secretary-General of the League, who will inform all Powers concerned of the accession and of the date on which it was notified.

Article 6

The present Convention will not come into force until it has been ratified by five Powers. The date of its coming into force shall be the ninetieth day after the receipt by the Secretary-General of the League of Nations of the fifth ratification. Thereafter the present Convention will take effect in the case of each Party ninety days after the receipt of its ratification or of the notification of its accession.

Upon the coming into force of the present Convention, the Secretary-General will address a certified copy of it to the Powers not Mem-

bers, arising out of the provisions of the Treaty of Peace signed at Versailles on June 28th, 1919, or out of the provisions of the other corresponding Treaties, in so far as they concern the Powers which have signed, or which benefit by, such Treaties.

Статья 3

Настоящая Конвенция, английский и французский тексты которой являются аутентичными, будет датирована сегодняшней датой и будет открыта для подписания до 1 декабря 1921 года.

Статья 4

Настоящая Конвенция подлежит ратификации. Ратификационные грамоты должны быть переданы Генеральному Секретарю Лиги Наций, который будет уведомлять об их получении других Членов Лиги и Государства, допущенные к подписанию Конвенции. Ратификационные грамоты будут храниться в архивах Секретариата.

Для выполнения требований статьи 18 Устава Лиги Наций Генеральный Секретарь регистрирует настоящую Конвенцию после представления первой ратификации.

Статья 5

Члены Лиги Наций, которые не подписали эту Конвенцию до 1 декабря 1921 года, могут присоединиться к ней.

Это же относится к Государствам, не являющимся Членами Лиги Наций, которым Совет Лиги Наций может решить официально направить эту Конвенцию.

О присоединении к Конвенции будет извещаться Генеральный Секретарь, который будет информировать все заинтересованные Государства о присоединении и о дате уведомления.

Статья 6

Настоящая Конвенция не вступит в силу, пока не будет ратифицирована пятью Государствами. Датой вступления Конвенции в силу будет считаться девяностый день после получения Генеральным Секретарем Лиги Наций пятой ратификации. После этого данная Конвенция будет иметь силу для каждой стороны через девяносто дней после получения уведомления о её ратификации или о присоединении к ней.

После вступления настоящей Конвенции в силу Генеральный Секретарь адресует ее заверенные копии Государствам, не являющимся Чле-

винакають з положень Мирного договору, підписаного у Версалі 28 червня 1919 року, або з положень інших відповідних Договорів тією мірою, якою вони стосуються Держав, що підписали або отримують вигоду з таких Договорів.

Стаття 3

Ця Конвенція, англійський і французький тексти якої є автентичними, буде датована сьогоднішньою датою і буде відкрита для підписання до 1 грудня 1921 року.

Стаття 4

Ця Конвенція підлягає ратифікації. Ратифікаційні грамоти повинні бути передані Генеральному Секретарю Ліги Націй, який повідомлятиме про їх отримання інших Членів Ліги і Держави, допущені до підписання Конвенції. Ратифікаційні грамоти зберігатимуться в архівах Секретаріату.

Для виконання вимог статті 18 Статуту Ліги Націй Генеральний Секретар зареєструє цю Конвенцію після представлення першої ратифікації.

Стаття 5

Члени Ліги Націй, які не підписали цю Конвенцію до 1 грудня 1921 року, можуть приєднатися до неї.

Це ж стосується Держав, які не є Членами Ліги Націй, яким Рада Ліги Націй може вирішити офіційно направити цю Конвенцію.

Про приєднання до Конвенції сповіщатиметься Генеральний Секретар, який інформуватиме всі зацікавлені Держави про приєднання і про дату повідомлення.

Стаття 6

Ця Конвенція не набуде чинності, поки не буде ратифікована п'ятьма Державами. Датою набуття чинності Конвенцією вважатиметься дев'яностий день після отримання Генеральним Секретарем Ліги Націй п'ятої ратифікації. Після цього ця Конвенція матиме силу для кожної сторони через дев'яносто днів після отримання повідомлення про її ратифікацію або про приєднання до неї.

Після набуття цієї Конвенцією чинності Генеральний Секретар адресує її завірених копії Державам, що не є Членами Ліги Націй, які че-

<p><i>bers of the League which are bound under the Treaties of Peace to accede to it.</i></p> <p>Article 7</p> <p><i>A special record shall be kept by the Secretary-General of the League of Nations, showing which of the Parties have signed, ratified, acceded to or denounced the present Convention. This record shall be open to the Members of the League at all times ; it shall be published as often as possible in accordance with the directions of the Council.</i></p> <p>Article 8</p> <p><i>Subject to the provisions of Article 2 of the present Convention, the latter may be denounced by any Party thereto after the expiration of five years from the date when it came into force in respect of that Party. Denunciation shall be effected by notification in writing addressed to the Secretary-General of the League of Nations. Copies of such notification shall be transmitted forthwith by him to all the other Parties, informing them of the date on which it was received.</i></p> <p><i>The denunciation shall take effect one year after the date on which it was notified to the Secretary-General, and shall operate only in respect of the notifying Power.</i></p> <p>Article 9</p> <p><i>A request for the revision of the present Convention may be made at any time by one-third of the High Contracting Parties.</i></p> <p><i>In faith whereof the above-named Plenipotentiaries have signed the present Convention.</i></p>	<p>нами Лиги Націй, которые в силу Мирного Договора обязаны к ней присоединиться.</p> <p>Стаття 7</p> <p>Генеральний Секретарь Лиги Націй буде вести спеціальний реєстр Сторон, підписавших цю Конвенцію, ратифіцировавших ее, присоединившихся к ней или денонсировавших ее. Этот реєстр будет всегда открыт для Членов Лиги Націй; он будет публиковаться так часто, как возможно это будет возможно, в соответствии с указаниями Совета.</p> <p>Стаття 8</p> <p>Сучасом положений статті 2 нашої Конвенції остання може бути денонсована будь-якою Стороною по истечению пяти лет с даты, когда она вступила в силу в отношении этой Стороны. Денонсирование может быть осуществлено посредством письменного уведомления в адрес Генерального Секретаря Лиги Націй. Копии такого уведомления будут тотчас же переданы им всем другим Сторонам, информируя их о дате его получения.</p> <p>Денонсирование вступит в силу через один год от даты уведомления Генерального Секретаря и будет действительно только в отношении уведомляющего Государства.</p> <p>Стаття 9</p> <p>Одна треть Высших Договаривающихся Сторон в любое время может потребовать пересмотра этой Конвенции.</p> <p>В удостоверение чего указанные выше Полномочные Представители подписали эту Конвенцию.</p>	<p>рез Мирний Договір зобов'язані до неї приєднатися.</p> <p>Стаття 7</p> <p>Генеральний Секретар Лиги Націй вестиме спеціальний реєстр Сторін, які підписали цю Конвенцію, ратифікували її, приєдналися до неї або денонсували її. Цей реєстр буде завжди відкритий для Членів Лиги Націй; він публікуватиметься так часто, як це буде можливо, відповідно до вказівок Ради.</p> <p>Стаття 8</p> <p>З урахуванням положень статті 2 цієї Конвенції остання може бути денонсована будь-якою Стороною по закінченню п'яти років з дати, коли вона набула чинності відносно цієї Сторони. Денонсування може бути здійснене за допомогою письмового повідомлення на адресу Генерального Секретаря Лиги Націй. Копії такого повідомлення будуть негайно ж передані ним всім іншим Сторонам, інформуючи їх про дату його отримання.</p> <p>Денонсування набуде чинності через один рік від дати повідомлення Генерального Секретаря і буде дійсним тільки відносно Держави, що повідомила.</p> <p>Стаття 9</p> <p>Одна третина Високих Договірних Сторін у будь-який час може вимагати перегляду цієї Конвенції.</p> <p>Для підтвердження чого вказані вище Повноважні Представники підписали цю Конвенцію.</p>
--	---	---

Done at Barcelona the twentieth day of April one thousand nine hundred and twenty-one, in a single copy which shall remain deposited in the archives of the League of Nations.

Совершено в Барселоне двадцатого апреля одна тысяча девятьсот двадцать первого года в единственном экземпляре, который остается на хранении в архивах Лиги Наций.

Здійснено в Барселоні двадцятото квітня одна тисяча дев'ятсот двадцять першого року в єдиному екземплярі, який залишається на зберіганні в архівах Лиги Націй.

Statute on Freedom of Transit

Статут о свободе транзита

Статут про свободу транзиту

Article 1

Persons, baggage and goods, and also vessels, coaching and goods stock, and other means of transport, shall be deemed to be in transit across territory under the sovereignty or authority of one of the Contracting States, when the passage across such territory, with or without transshipment, warehousing, breaking bulk, or change in the mode of transport, is only a portion of a complete journey, beginning and terminating beyond the frontier of the State across whose territory the transit takes place.

Traffic of this nature is termed in this Statute «traffic in transit».

Article 2

Subject to the other provisions of this Statute, the measures taken by Contracting States for regulating and forwarding traffic across territory under their sovereignty or authority shall facilitate free transit by rail or waterway on routes in use convenient for international transit. No distinction shall be made which is based on the nationality of persons, the flag of vessels, the place of origin, departure, entry, exit or destination, or on any circumstances relating to the ownership of goods or of vessels, coaching or goods stock or other means of transport.

In order to ensure the application of the provisions of this Article, Contracting States will allow transit in accordance with the customary conditions and reserves across their territorial waters.

Article 3

Traffic in transit shall not be subject to any special dues in respect of transit (including entry and exit). Nevertheless, on such traffic in

Статья 1

Лица, багаж и товары, а также суда, пассажирские и товарные вагоны и другие средства транспорта, будут считаться находящимися в состоянии транзита через территорию, находящуюся под суверенитетом или властью одного из Договаривающихся Государств, когда пересечение такой территории с перегрузкой или без перегрузки, со складированием или без складирования, с разбивкой или без разбивки крупной партии товара на мелкие, с изменением или без изменения вида транспорта является только частью общей перевозки, начинающейся и заканчивающейся за границами Государства, через территорию которого имеет место транзит.

Перевозки такого вида именуется в этом Статуте «транзитными перевозками».

Статья 2

С учетом других положений этого Статута меры, принимаемые Договаривающимися Государствами для регулирования и транспортно-экспедиторского обслуживания перевозок через территории, находящиеся под их суверенитетом или властью, будут облегчать свободный транзит по железной дороге или водным путям по маршрутам, удобным для международного транзита. Не будут проводиться различия, основанные на гражданстве лиц, флагах судов, местах происхождения, отправления, ввоза, вывоза или назначения, или на любых обстоятельствах, относящихся к собственности товаров или судов, пассажирских или товарных вагонов или других средств транспорта.

Для того чтобы обеспечить применение положений этой статьи, Договаривающиеся Государства будут разрешать транзит в соответствии с традиционными условиями и резервами через их территориальные воды.

Статья 3

Транзитные перевозки не будут подвергаться каким-либо специальным пошлинам в отношении транзита (включая ввоз и вывоз). Тем не

Стаття 1

Особи, багаж і товари, а також судна, пасажирські і товарні вагони та інші засоби транспорту, вважатимуться такими, що знаходяться в стані транзиту через територію, що знаходиться під суверенітетом або владою однієї з Договірних Держав, коли перетин такої території з перевантаженням або без перевантаження, зі складуванням або без складування, з розбиттям або без розбиття крупної партії товару на дрібні, із зміною або без зміни виду транспорту є тільки частиною загального перевезення, що починається і закінчується за межами Держави, через територію якої має місце транзит.

Перевезення такого виду називаються в цьому Статуті «транзитними перевезеннями».

Стаття 2

З урахуванням інших положень цього Статуту заходи, що вживаються Договірними Державами, для регулювання і транспортно-експедиторського обслуговування перевезень через території, що перебувають під їх суверенітетом або владою, полегшуватимуть вільний транзит залізницею або водними шляхами по маршрутах, зручних для міжнародного транзиту. Не будуть застосовуватись розрізнення, засновані на громадянстві осіб, прапорах суден, місцях походження, відправлення, ввезення, вивозу або призначення, або на будь-яких обставинах, що відносяться до власності товарів або суден, пасажирських або товарних вагонів або інших засобів транспорту.

Для того, щоб забезпечити застосування положень цієї статті, Договірні Держави, дозволятимуть транзит відповідно до традиційних умов і резервів через їх територіальні води.

Стаття 3

Транзитні перевезення не підлягають будь-яким спеціальним митам відносно транзиту (включаючи ввезення та вивезення). Проте,

transit there may be levied dues intended solely to defray expenses of supervision and administration entailed by such transit. The rate of any such dues must correspond as nearly as possible with the expenses which they are intended to cover, and the dues must be imposed under the conditions of equality laid down in the preceding Article, except that on certain routes such dues may be reduced or even abolished on account of differences in the cost of supervision.

Article 4

The Contracting States undertake to apply to traffic in transit on routes operated or administered by the State or under concession, whatever may be the place of departure or destination of the traffic, tariffs which, having regard to the conditions of the traffic and to considerations of commercial competition between routes, are reasonable as regards both their rates and the method of their application. These tariffs shall be so fixed as to facilitate international traffic as much as possible.

No charges, facilities or restrictions shall depend, directly or indirectly, on the nationality or ownership of the vessel or other means of transport on which any part of the complete journey has been or is to be accomplished.

Article 5

No Contracting State shall be bound by this Statute to afford transit for passengers whose admission into its territories is forbidden, or for goods of a kind of which the importation is prohibited, either on grounds of public health or security, or as a precaution against diseases of animals or plants.

Each Contracting State shall be entitled to take reasonable precautions to ensure that persons, baggage and goods, particularly goods which are the subject of a monopoly, and also vessels, coaching and goods stock and other means of transport, are really in transit, as

менее, при таких транзитных перевозках могут взиматься сборы, предназначенные исключительно на покрытие издержек по контролю и администрированию, связанных с такими перевозками. Ставки таких сборов должны, насколько это возможно, соответствовать величине расходов, которые они должны покрывать, и эти сборы должны применяться на условиях равенства, изложенных в предшествующей статье, за исключением того, что на определенных маршрутах такие сборы могут быть уменьшены или даже отменены за счет различий в расходах по контролю.

Статья 4

Договаривающиеся Государства обязуются применять к транзитным перевозкам по маршрутам, которые эксплуатируются или администрируются Государством или находятся в концессии, каким бы ни было место отправления или назначения перевозки, тарифы, которые с учетом условий и по соображениям коммерческой конкуренции между маршрутами были бы обоснованными как в отношении величин (расценок), так и в отношении способа их применения.

Эти тарифы будут устанавливаться таким образом, чтобы по возможности максимально облегчить международные перевозки. Любые сборы, возможности или ограничения не будут зависеть, прямо или косвенно, от национальной принадлежности или собственности судов или других транспортных средств, на которых была или будет выполнена любая часть полной перевозки.

Статья 5

Ни одно Договаривающееся Государство не будет обязано этим Статутом разрешать транзит пассажиров, допуск которых на их территории запрещен, или товаров такого вида, транспортировка которого запрещена, как по причинам здравоохранения или безопасности, или как мера предосторожности с целью предупреждения заболевания животных или растений.

Каждое Договаривающееся Государство будет иметь право принимать разумные меры предосторожности, обеспечивающие, что лица, багажи или товары, в частности товары, которые являются предметом монополии, а также суда, пассажирские и товарные вагоны и другие средства транспорта действительно

при таких транзитных перевозках могут стягиваться сборы, назначенные винятково на покрытие затрат с контролем та администрированию, что пов'язані з такими перевезеннями. Ставки таких зборів повинні, наскільки це можливо, відповідати величині витрат, які вони повинні покривати, і ці збори повинні застосовуватися на умовах рівності, викладених в попередній статті, за винятком того, що на певних маршрутах такі збори можуть бути зменшені або навіть відмінені за рахунок відмінностей у витратах з контролю.

Стаття 4

Договірні Держави, зобов'язуються застосовувати до транзитних перевезень по маршрутах, які експлуатуються або адмініструються Державою або знаходяться в концесії, яким би не було місце відправлення або призначення перевезення, тарифи, які з урахуванням умов і за міркуваннями комерційної конкуренції між маршрутами були обґрунтованими як відносно величин (розцінок), так й відносно способу їх застосування.

Ці тарифи встановлюватимуться таким чином, щоб якомога максимально полегшити міжнародні перевезення. Будь-які збори, можливості або обмеження не залежатимуть, прямо або побічно, від національної приналежності або власності суден або інших транспортних засобів, на яких була або буде виконана будь-яка частина повного перевезення.

Стаття 5

Жодна Договірна Держава, не буде зобов'язана цим Статутом дозволяти транзит пасажирів, допуск яких на їх території заборонений, або товарів такого вигляду, транспортування яких заборонене, як з причин охорони здоров'я або безпеки, або як запобіжний засіб з метою попередження захворювання тварин або рослин.

Кожна Договірна Держава, матиме право вживати розумних заходів обережності, які забезпечують, щоб особи, багаж або товари, зокрема товари, які є предметом монополії, а також судна, пасажирські і товарні вагони та інші засоби транспорту дійсно знаходяться в стані транзиту, а також забезпечу-

well as to ensure that passengers in transit are in a position to complete their journey, and to prevent the safety of the routes and means of communication being endangered.

Nothing in this Statute shall affect the measures which one of the Contracting States may feel called upon to take in pursuance of general international Conventions to which it is a party, or which may be concluded hereafter, particularly Conventions concluded under the auspices of the League of Nations, relating to the transit, export or import of particular kinds of articles, such as opium or other dangerous drugs, arms or the produce of fisheries, or in pursuance of general Conventions intended to prevent any infringement of industrial, literary or artistic property, or relating to false marks, false indications of origin, or other methods of unfair competition.

Any-haulage service established as a monopoly on waterways used for transit must be so organised as not to hinder the transit of vessels.

Article 6

This Statute does not of itself impose on any of the Contracting States a fresh obligation to grant freedom of transit to the nationals and their baggage, or to the flag of a non-Contracting State, nor to the goods, nor to coaching and goods stock or other means of transport coming or entering from, or leaving by, or destined for a non-Contracting State, except when a valid reason is shown for such transit by one of the other Contracting States concerned. It is understood that for the purposes of this Article, goods in transit under the flag of a Contracting State shall, if no transshipment takes place, benefit by the advantages granted to that flag.

Article 7

The measures of a general or particular character which a Contracting State is obliged to take in case of an emergency affecting the safety of the State or the vital interests of the country may in exceptional cases, and for as short a pe-

находятся в состоянии транзита, а также обеспечивающие для транзитных пассажиров возможность завершения их поездки, и предотвращающие угрозы безопасности маршрутам или средствам транспорта.

Ничто в этом Статуте не будет влиять на меры, которые одно из Договаривающихся Государств может считать необходимым принять в соответствии с международными конвенциями, в которых оно является стороной, или которые могут быть заключены после этого, в частности Конвенции, заключенные под руководством Лиги Наций, относительно транзита, экспорта или импорта определенных предметов или товаров, таких как опиум или другие опасные наркотики, оружие или продукты рыболовства, или в соответствии с общими Конвенциями, предназначенными для предотвращения любых нарушений права промышленной, интеллектуальной собственности или авторского права, или касающимися ложных марок, ложных указаний происхождения, или других способов недобросовестной конкуренции.

Любая служба буксировки, учрежденная как монополия на водных путях, используемых для транзита, должна быть организована таким образом, чтобы не мешать транзиту судов.

Статья 6

Этот Статут, сам по себе, не налагает на любые Договаривающиеся Государства новые обязательства предоставления свободы транзита гражданам и их багажу, или флагу Государства, не являющегося участником Договора, товарам, пассажирским и товарным вагонам или другим средствам транспорта, прибывающим из, или направляющимся в Государство, не являющееся участником Договора, кроме случаев, когда действительная причина для такого транзита указывается одним Договаривающимся Государством другому. Понятно, что для целей данной статьи транзитные грузы под флагом Договаривающегося Государства, при отсутствии перегрузки, пользуются преимуществами, предоставляемыми этому флагу.

Статья 7

Меры общего или частного характера, которые Договаривающееся Государство обязано принимать в случае аварии, влияющей на безопасность Государства или на жизненные интересы страны, могут в исключительных случаях и, по возможности,

ють для транзитних пасажирів можливість завершення їхньої поїздки, і запобігають загрозам безпеки маршрутам або засобам транспорту.

Ніщо в цьому Статуті не впливатиме на заходи, які одна з Договірних Держав, може вважати за необхідне прийняти відповідно до міжнародних конвенцій, в яких вона є стороною, або які можуть бути укладені після цього, зокрема Конвенції, укладені під керівництвом Ліги Націй, щодо транзиту, експорту або імпорту певних предметів або товарів, таких як опиум або інші небезпечні наркотики, зброя або продукти рибальства, або відповідно до загальних Конвенцій, призначених для запобігання будь-яким порушенням права промислової, інтелектуальної власності або авторського права, або що стосуються помилкових марок, помилкових вказівок походження, або інших способів недобросовісної конкуренції.

Будь-яка служба буксирування, заснована як монополія на водних шляхах, використовуваних для транзиту, повинна бути організована так, щоб не заважати транзиту суден.

Стаття 6

Цей Статут, сам по собі, не накладає на будь-які Договірні держави, нові зобов'язання надання свободи транзиту громадянам та їх багажу, або прапору держави, що не є учасником договору, товарам, пасажирським і товарним вагонам або іншим засобам транспорту, що прибуває з, або прямує до Держави, що не є учасником Договору, крім випадків, коли дійсна причина для такого транзиту вказується однією Договірною державою, іншої. Зрозуміло, що для цілей цієї статті транзитні вантажі під прапором Договірної держави за відсутності переваг, користуються перевагами, що надаються цьому прапору.

Стаття 7

Заходи загального або приватного характеру, які Договірна держава, зобов'язана приймати у разі аварії, що впливає на безпеку держави або на життєві інтереси країни, можуть у виняткових випадках і, по можливості, на короткий

riod as possible, involve a deviation from the provisions of the above Articles ; it being understood that the principle of freedom of transit must be observed to the utmost possible extent.

Article 8

This Statute does not prescribe the rights and duties of belligerents and neutrals in time of war. The Statute shall, however, continue in force in time of war so far as such rights and duties permit.

Article 9

This Statute does not impose upon a Contracting State any obligations conflicting with its rights and duties as a Member of the League of Nations.

Article 10

The coming into force of this Statute will not abrogate treaties, conventions and agreements on questions of transit concluded by Contracting States before May 1st, 1921.

In consideration of such agreements being kept in force, Contracting States undertake, either on the termination of the agreement or when circumstances permit, to introduce into agreements so kept in force which contravene the provisions of this Statute the modifications required to bring them into harmony with such provisions, so far as the geographical, economic or technical circumstances of the countries or areas concerned allow.

Contracting States also undertake not to conclude in future treaties, conventions or agreements which are inconsistent with the provisions of this Statute, except when geographical, economic or technical considerations justify exceptional deviations therefrom.

Furthermore, Contracting States may, in matters of transit, enter into regional understandings consistent with the principles of this Statute

Article 11

This Statute does not entail in any way the withdrawal of facilities which are greater than those provided for in the Statute and have been granted, under conditions consistent with its principles, to traffic in transit across territory under the sovereignty or authority of a Contracting State. The Statute also en-

на короткий період времени включать отклонения от положений приведенных выше статей; само собой разумеется, что принцип свободы транзита должен соблюдаться в предельно возможной степени.

Статья 8

Этот Статут не предписывает права и обязанности воюющих сторон и нейтральных сторон во время войны. Однако этот Статут будет оставаться в силе во время войны в той степени, в которой позволяют эти права и обязанности.

Статья 9

Этот Статут не налагает на Договаривающееся Государства каких-либо обязательств, входящих в противоречие с его правами и обязанностями как Члена Лиги Наций.

Статья 10

Вступление в силу этого Статута не отменяет договоры, конвенции и соглашения по вопросам транзита, заключенные Договаривающимися Государствами до 1 мая 1921 года.

С учетом того, что такие соглашения остаются в силе, Договаривающиеся Государства обязуются либо прекратить действие соглашений или, когда позволяют обстоятельства, внести в действующие соглашения, противоречащие положениям этого Статута, изменения, необходимые для приведения их в соответствие с этими положениями, в той мере, в какой позволяют географические, экономические или технические обстоятельства заинтересованных стран или регионов.

Договаривающиеся Государства также обязуются не заключать в будущем договоры, конвенции или соглашения, несовместимые с положениями этого Статута, кроме случаев, когда географические, экономические или технические соображения оправдывают исключительные отклонения от него.

Более того, Договаривающиеся Государства могут, по вопросам транзита, заключать региональные соглашения, совместимые с принципами этого Статута.

Статья 11

Этот Статут никоим образом не влечет за собой отзыв возможностей транзитной перевозки через территорию, находящуюся под суверенитетом или властью Договаривающегося Государства, которые больше, торые были предоставлены на условиях, совместимых с его принципами. Статут также не влечет за собой

період часу включати відхилення від положень наведеної вище статті; очевидно, що принцип свободи транзиту повинен дотримуватися в найбільш можливому ступені.

Стаття 8

Цей Статут не встановлює права та обов'язки сторін, що знаходяться в стані війни, а нейтральних сторін під час війни. Проте цей Статут залишатиметься чинним під час війни тією мірою, якою дозволяють ці права і обов'язки.

Стаття 9

Цей Статут не накладає на Договірні держави, будь-яких зобов'язань, що протирічать його правам та обов'язкам як Члена Ліги Націй.

Стаття 10

Набуття чинності цим Статутом не відмінює договори, конвенції та угоди з питань транзиту, укладені Договірними державами, до 1 травня 1921 року.

З урахуванням того, що такі угоди залишаються чинними, Договірні держави, зобов'язуються або припинити дію угоди або, коли дозволяють обставини, внести до діючих угод, що суперечать положенням цього Статуту, зміни, необхідні для приведення їх у відповідність до цих положень, тією мірою, в якій дозволяють географічні, економічні або технічні обставини зацікавлених країн або регіонів.

Договірні Держави, також зобов'язуються не укладати в майбутньому договори, конвенції або угоди, несумісні з положеннями цього Статуту, крім випадків, коли географічні, економічні або технічні міркування виправдовують виняткові відхилення від нього.

Більш того, Договірні Держави, можуть, укласти регіональні угоди з питань транзиту, що є сумісними з принципами цього Статуту.

Стаття 11

Цей Статут жодним чином не спричиняє за собою відкликання можливостей транзитного перевезення через територію, що знаходиться під суверенітетом або владою Договірної Держави, які є більшими за ті, що передбачені в Статуті, і які були надані на умовах, сумісних з його принципами. Ста-

tails no prohibitions of such grant of greater facilities in the future.

Article 12

In conformity with Article 23 (e) of the Covenant of the League of Nations, any Contracting State which can establish a good case against the application of any provision of this Statute in some or all of its territory, on the ground of the grave economic situation arising out of the acts of devastation perpetrated on its soil during the war 1914-1918, shall be deemed to be relieved temporarily of the obligations arising from the application of such provision, it being understood that the principle of freedom of transit must be observed to the utmost possible extent.

Article 13

Any dispute which may arise as to the interpretation or application of this Statute which is not settled directly between the parties themselves shall be brought before the Permanent Court of International Justice, unless, under a special agreement or a general arbitration provision, steps are taken for the settlement of the dispute by arbitration or some other means.

Proceedings are opened in the manner laid down in Article 40 of the Statute of the Permanent Court of International Justice.

In order to settle such disputes, however, in a friendly way as far as possible, the Contracting States undertake, before resorting to any judicial proceedings and without prejudice to the powers and right of action of the Council and of the Assembly, to submit such disputes for an opinion to any body established by the League of Nations, as the advisory and technical organisation of the Members of the League in matters of communications and transit. In urgent cases, a preliminary opinion may recommend temporary measures intended, in particular, to restore the facilities for freedom of transit which existed before the act or occurrence which gave rise to the dispute.

Article 14

In view of the fact that within or immediately adjacent to the territory of some of the Contracting States there are areas or enclaves, small in extent and population in

запретов на предоставление таких больших возможностей в будущем.

Статья 12

В соответствии со статьей 23 (e) Устава Лиги Наций любое Договаривающееся Государство, которое может обосновать возражение против применения любого положения этого Статута на части или на всей его территории вследствие тяжелой экономической ситуации, возникшей из-за актов опустошения, совершенных в ходе войны 1914-1918 гг., будет считаться временно освобожденным от обязательств, вытекающих из применения таких положений; само собой разумеется, что принцип свободы транзита должен соблюдаться в предельно возможной степени.

Статья 13

Любой спор, который может возникнуть в связи с интерпретацией или применением этого Статута, который не может быть разрешен непосредственно между сторонами, будет рассматриваться Постоянной Палатой Международного Правосудия, если, по специальному соглашению или на основании общего положения об арбитраже, не были приняты шаги по урегулированию спора путем арбитража или некоторыми другими средствами.

Производства по делам открываются, как описано в статье 40 Устава Постоянной Палаты Международного Правосудия.

Однако, для урегулирования таких споров, по возможности, дружественным путем Договаривающиеся Государства обязуются прежде, чем прибегать к любым судебным процессам, и без ущерба для прав и полномочий Совета и Ассамблеи, представлять такие споры на рассмотрение любого органа, учрежденного Лигой Наций, как консультативной и технической организации Членов Лиги по вопросам коммуникации и транзита. В срочных случаях предварительное рассмотрение может рекомендовать временные меры, в частности, восстановление возможностей для свободного транзита, которые существовали до акта или события, которые послужили основанием для спора.

Статья 14

Ввиду того факта, что на территории или в непосредственной близости от территорий некоторых Договаривающихся Государств имеются регионы или анклав, неболь-

тут також не тягне за собою заборон на надання таких великих можливостей в майбутньому.

Стаття 12

Відповідно до статті 23 (e) Статуту Ліги Націй будь-яка Договірнa Держава, яка може обґрунтувати заперечення проти застосування будь-якого положення цього Статуту на частині або на всій її території внаслідок складної економічної ситуації, що виникла через акти спустошення, скоєних в ході війни 1914-1918 рр., вважатиметься тимчасово звільненою від зобов'язань, що випливають із застосування таких положень; очевидно, що принцип свободи транзиту повинен дотримуватися в найбільш можливому ступені.

Стаття 13

Будь-який спір, який може виникнути у зв'язку з інтерпретацією або застосуванням цього Статуту та який не може бути вирішений безпосередньо між сторонами, розглядатиметься Постійною Палатою Міжнародного Правосуддя, якщо, за спеціальною угодою або на підставі загального положення про арбітраж, не були зроблені кроки з врегулювання спору шляхом арбітражу або деякими іншими засобами.

Провадження у справах відкриваються, як описано в статті 40 Статуту Постійної Палати Міжнародного Правосуддя.

Проте, для врегулювання таких спорів, по можливості, дружнім шляхом Договірні Держави, зобов'язуються перш, ніж вдаватися до будь-яких судових процесів, і без шкоди для прав і повноважень Ради і Асамблеї, представляти такі спори на розгляд будь-якого органу, встановленого Лігою Націй, як консультативної і технічної організації Членів Ліги з питань комунікації і транзиту. У термінових випадках попередній розгляд може рекомендувати тимчасові заходи, зокрема, відновлення можливості для вільного транзиту, яка існувала до акту або події, які були підставою для спору.

Стаття 14

Зважаючи на той факт, що на території або в безпосередній близькості від територій деяких Договірних Держав, є регіони або анклав, невеликі за розмірами та за

<p><i>comparison with such territories, and that these areas or enclaves form detached portions or settlements of other parent States, and that it is impracticable for reasons of an administrative order to apply to them the provisions of this Statute, it is agreed that these provisions shall not apply to them.</i></p> <p><i>The same stipulation applies where a colony or dependency has a very long frontier in comparison with its surface and where in consequence it is practically impossible to afford the necessary Customs and police supervision.</i></p> <p><i>The States concerned, however, will apply in the cases referred to above a regime which will respect the principles of the present Statute and facilitate transit and communications as far as practicable.</i></p> <p>Article 15</p> <p><i>It is understood that this Statute must not be interpreted as regulating in any way rights and obligations inter se of territories forming part or placed under the protection of the same sovereign State, whether or not these territories are individually Members of the League of Nations.</i></p>	<p>пши по протяженности и по численности населения в сравнении с такими территориями, и что такие регионы или анклавы образуют отдельные части или поселения (сел- тельменты) других метрополий, и что по причинам административ- ного порядка нецелесообразно при- менять к ним положения этого Ста- тута, согласовано, что эти положен- ния к ним применяться не будут.</p> <p>Это же положение применяется, когда колония или зависимая сто- рона имеет очень длинную границу в сравнении с её площадью и когда вследствие этого практически не- возможно позволить себе необходи- мый таможенный и полицейский надзор.</p> <p>Однако соответствующие Госу- дарства будут применять в описан- ных выше случаях режимы, уважаю- щие принципы настоящего Статута и облегчающие, насколько осущест- вимо, транзит и коммуникацию.</p> <p>Статья 15</p> <p>Разумеется, что этот Статут не дол- жен интерпретироваться как регули- рующий каким-либо образом права и обязательства территорий, образу- ющих часть или находящихся под протекторатом суверенного Госу- дарства, между собой, независимо от того являются ли эти территории индивидуальными Членами Лиги Наций.</p>	<p>чисельністю населення порівняно з такими територіями, та що такі регіони або анклав утворюють окремі частини або поселення (сел- тельменти) інших метрополій, і що з причин адміністративного порядку недоцільно застосовувати до них положення цього Статуту, узгоджено, що ці положення до них застосовуватися не будуть.</p> <p>Це ж положення застосовується, коли колонія або залежна сторона має довгий кордон порівняно з її площею і коли внаслідок цього практично неможливо здійснюва- ти необхідний митний та поліцей- ський нагляд.</p> <p>Проте відповідні Держави зас- тосовуватимуть у вище описаних випадках режими, що поважають принципи цього Статуту і полег- шують, наскільки можливо, тран- зит і комунікацію.</p> <p>Стаття 15</p> <p>Цей Статут не повинен інтер- претуватися як регулюючий будь- яким чином права і зобов'язання територій, що створюють частину або знаходяться під протектора- том суверенної Держави, між тим, незалежно від того чи є ці тери- торії індивідуальними Членами Ліги Націй.</p>
--	--	---

Содержание

К читателям.....	3
Предисловие.....	5
Глава I. Место и роль двусторонних соглашений о торговом мореплавании	
1.1. Международный договор- основа международного сотрудничества. Общие положения права международных договоров.....	8
1.2. Классификация, объект и цели международных договоров – общие положения.....	11
1.3. Вступление международных договоров в силу.....	15
Глава II. Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплавании – общая характеристика	
2.1. Определение терминов, используемых в соглашениях.....	18
2.2. Вопросы судоходной политики Сторон соглашений (портовые формальности, налогообложение, чрезвычайные происшествия, совместные комиссии).....	20
2.3. Правовой режим судов в морских портах Сторон соглашений (юрисдикция).....	22
2.4. Правовой режим экипажей в морских портах Сторон соглашений.....	26
Глава III. Конвенция и Статут о международном режиме морских портов	
3.1. Исторический очерк возникновения и общая характеристика документа.....	27
3.2. Конвенция о международном режиме морских портов.....	30
3.3. Статут о международном режиме морских портов.....	31
Приложение I	
Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплавании (сводная хронологическая таблица).....	33
Угода між Урядом України і Урядом Соціалістичної Республіки В'єтнам про торгове судноплавство.....	36
Соглашение между Правительством Украины и Правительством Социалистической Республики Вьетнам о торговом судоходстве	39
Угода стосовно деяких питань судноплавства між Урядом України і Урядом Сполучених Штатів Америки	42
Додаток до Домовленості щодо перевезення вантажу під національним прапором.....	44
Соглашение относительно некоторых вопросов судоходства между Правительством Украины и Правительством Соединенных Штатов Америки.....	45
Приложение к Договоренности относительно перевозки груза под национальным флагом.....	47
Угода між Урядом України і Урядом Федеративної Республіки Німеччина про морське судноплавство.....	48
Соглашение между Правительством Украины и Правительством Федеративной Республики Германия о морском судоходстве.....	51
Закон України від 17.01.2002 р. «Про ратифікацію Угоди про морське торгове судноплавство між Урядом України і Урядом Ісламської Республіки Іран».....	55
Угода про морське торгове судноплавство між Урядом України і Урядом Ісламської Республіки Іран.....	55
Закон Украины от 17.01.2002 г. «О ратификации Соглашения о морском торговом судоходстве между Правительством Украины и Правительством Исламской Республики Иран».....	58
Соглашение о морском торговом судоходстве между Правительством Украины и Правительством Исламской Республики Иран.....	58
Постанова Кабінету Міністрів України від 5 жовтня 1994 р. № 686 «Про затвердження Угоди між Урядом України і Урядом Республіки Куба про торговельне судноплавство».....	61
Угода між Урядом України і Урядом Республіки Куба про торговельне судноплавство.....	61
Постановление Кабинета Министров Украины от 5 октября 1994 г. № 686 « Об утверждении Соглашения между Правительством Украины и Правительством Республики Куба о торговом судоходстве».....	65
Соглашение между Правительством Украины и Правительством Республики Куба о торговом судоходстве.....	65
Закон України від 22 лютого 1996 р. «Про ратифікацію Угоди між Урядом України та Урядом Китайської Народної Республіки про морський транспорт».....	69
Угода між Урядом України і Урядом Китайської Народної Республіки про морський транспорт.....	69
Закон Украины от 22 февраля 1996 г. «О ратификации Соглашения между Правительством Украины и Правительством Китайской Народной Республики о морском транспорте».....	72
Соглашение между Правительством Украины и Правительством Китайской Народной Республики о морском транспорте.....	72
Угода між Урядом України і Урядом Російської Федерації про торговельне судноплавство.....	75
Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Украины о торговом судоходстве.....	78
Угода між Урядом України і Урядом Естонської Республіки про морське торговельне судноплавство.....	81
Соглашение между Правительством Украины и Правительством Эстонской Республики о морском торговом судоходстве.....	84

Закон України від 19 березня 1999 р. «Про ратифікацію Угоди між Урядом України та Урядом Литовської Республіки про морське торговельне судноплавство».....	87
Угода між Урядом України та Урядом Литовської Республіки про морське торговельне судноплавство.....	87
Закон Украины от 19 марта 1999 г. «О ратификации Соглашения между Правительством Украины и Правительством Литовской Республики о морском торговом судоходстве».....	90
Соглашение между Правительством Украины и Правительством Литовской Республики о морском торговом судоходстве.....	90
Закон України від 17 січня 2002 р. «Про ратифікацію Угоди між Урядом України і Урядом Держави Ізраїль з питань мореплавства і морських перевезень».....	94
Угода між Урядом України і Урядом Держави Ізраїль з питань мореплавства і морських перевезень.....	94
Закон Украины от 17 января 2002 г. «О ратификации Соглашения между Правительством Украины и Правительством Государства Израиль по вопросам мореплавания и морских перевозок».....	97
Соглашение между Правительством Украины и Правительством Государства Израиль по вопросам мореплавания и морских перевозок.....	97
Закон України від 5 жовтня 2000 р. «Про ратифікацію Угоди між Урядом України і Урядом Арабської Республіки Єгипет про торговельне судноплавство».....	100
Угода між Урядом України і Урядом Арабської Республіки Єгипет про торговельне судноплавство.....	100
Закон Украины от 5 октября 2000 г. «О ратификации Соглашения между Правительством Украины и Правительством Арабской Республики Египет о торговом судоходстве».....	104
Соглашение между Правительством Украины и Правительством Арабской Республики Египет о торговом судоходстве.....	104
Закон України від 17 січня 2002 р. «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Болгарія про морське торговельне судноплавство».....	108
Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Болгарія про морське торговельне судноплавство.....	108
Закон Украины от 17 января 2002 г. «О ратификации Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Болгария о морском торговом судоходстве».....	112
Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Болгария о морском торговом судоходстве.....	112
Закон України від 2 липня 1999 р. «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Латвійської Республіки про торговельне судноплавство».....	116
Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Латвійської Республіки про торговельне судноплавство.....	116
Закон Украины от 2 июля 1999 г. «О ратификации Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Латвийской Республики о торговом судоходстве».....	120
Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Латвийской Республики о торговом судоходстве	120
Закон України від 10 січня 2002 р. «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Французької Республіки про морське торговельне судноплавство».....	124
Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Французької Республіки про морське торговельне судноплавство.....	124
Закон Украины от 10 января 2002 г. «О ратификации Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Французской Республики о морском торговом судоходстве».....	127
Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Французской Республики о морском торговом судоходстве	127
Закон України від 10 січня 2002 р. «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Грецької Республіки про торговельне судноплавство».....	130
Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Грецької Республіки про торговельне судноплавство.....	130
Закон Украины от 10 января 2002 г. «О ратификации Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Греческой Республики о торговом судоходстве».....	135
Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Греческой Республики о торговом судоходстве.....	135
Закон України від 15 травня 2003 р. «Про ратифікацію Угоди між Урядом України і Урядом Республіки Індія про торговельне судноплавство».....	140
Угода між Урядом України і Урядом Республіки Індія про торговельне судноплавство.....	140
Закон Украины от 15 мая 2003 г. «О ратификации Соглашения между Правительством Украины и Правительством Республики Индия о торговом судоходстве».....	143
Соглашение между Правительством Украины и Правительством Республики Индия о торговом судоходстве	143
Угода між Урядом України та Урядом Республіки Грузія про торговельне судноплавство.....	146
Соглашение между Правительством Украины и правительством Республики Грузия о торговом судоходстве.....	149

Закон України від 18 лютого 2004 р. «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Спеціального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки про морський транспорт».....	152
Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Спеціального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки про морський транспорт.....	152
Закон Украины от 18 февраля 2004 г. «О ратификации Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Специального Административного Района Гонконг Китайской Народной Республики о морском транспорте».....	155
Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Специального Административного Района Гонконг Китайской Народной Республики о морском транспорте.....	155
Закон України від 18 лютого 2004 р. «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Сирійської Арабської Республіки про торговельне судноплавство».....	158
Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Сирійської Арабської Республіки про торговельне судноплавство.....	158
Закон Украины от 18 февраля 2004 г. «О ратификации Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Сирийской Арабской Республики о торговом судоходстве».....	162
Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Сирийской Арабской Республики о торговом судоходстве.....	162
Закон України від 18 лютого 2004 р. «Про ратифікацію Угоди про морське торговельне судноплавство між Кабінетом Міністрів України і Головним Народним Комітетом Великої Соціалістичної Народної Лівійської Арабської Джамагирії».....	166
Угода про морське торговельне судноплавство між Кабінетом Міністрів України і Головним Народним Комітетом Великої Соціалістичної Народної Лівійської Арабської Джамагирії.....	166
Закон Украины от 18 февраля 2004 г. «О ратификации Соглашения о морском торговом судоходстве между Кабинетом Министров Украины и Главным Народным Комитетом Великой Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамахирии».....	170
Соглашение о морском торговом судоходстве между Кабинетом Министров Украины и Главным Народным Комитетом Большой Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамагирии.....	170
Закон України від 20 жовтня 2004 р. «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Панама про морське торговельне судноплавство».....	174
Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Панама про морське торговельне судноплавство.....	174
Закон Украины от 20 октября 2004 г. «О ратификации Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Панама о морском торговом судоходстве».....	177
Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Панама о морском торговом судоходстве	177
Закон України від 5 листопада 2004 р. «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Словенія про морське торговельне судноплавство».....	181
Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Словенія про морське торговельне судноплавство.....	181
Закон Украины от 5 ноября 2004 г. «О ратификации Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Словения о морском торговом судоходстве».....	184
Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Словения о морском торговом судоходстве.....	184
Постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2004 р. № 502 «Про затвердження Угоди про співробітництво в галузі рибальства та морського господарства між Урядом України та Урядом Ісламської Республіки Мавританія».....	188
Угода про співробітництво в галузі рибальства та морського господарства між Урядом України та Урядом Ісламської Республіки Мавританія.....	188
Постановление Кабинета Министров Украины от 14 апреля 2004 г. № 502 «Об утверждении Соглашения о сотрудничестве в отрасли рыболовства и морского хозяйства между Правительством Украины и Правительством Исламской Республики Мавритания».....	191
Соглашение о сотрудничестве в отрасли рыболовства и морского хозяйства между Правительством Украины и Правительством Исламской Республики Мавритания.....	191
Закон України від 20 квітня 2004 р. «Про ратифікацію Угоди між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство та Протоколу між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про внесення змін та доповнень до цієї Угоди».....	195
Угода між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство.....	195
Протокол між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про внесення змін та доповнень до Угоди між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство.....	197

Закон Украины от 20 апреля 2004 г. «О ратификации Соглашения между Правительством Украины и Правительством Турецкой Республики о морском торговом судоходстве и Протокола между Кабинетом Министров Украины и Правительством Турецкой Республики о внесении изменений и дополнений в это Соглашение».....	199
Соглашение между Правительством Украины и Правительством Турецкой Республики о морском торговом судоходстве	199
Протокол между Кабинетом Министров Украины и Правительством Турецкой Республики о внесении изменений и дополнений в Соглашение между Правительством Украины и Правительством Турецкой Республики о морском торговом судоходстве.....	202
Постанова Кабінету Міністрів України від 11 липня 2007 р. № 912 «Про подання на ратифікацію Верховною Радою України Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Корея про торговельне судноплавство та Протоколу щодо цієї Угоди».....	204
Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Корея про торговельне судноплавство.....	204
Протокол до Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Корея про торговельне судноплавство.....	207
Постановление Кабинета Министров Украины от 11 июля 2007 г. «О представлении на ратификацию Верховной Радой Украины Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Корея о торговом судоходстве и Протокола относительно этого Соглашения».....	207
Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Корея о торговом судоходстве.....	208
Протокол к Соглашению между Кабинетом Министров Украины и Правительством Республики Корея о торговом судоходстве.....	212
Закон України від 13 грудня 2006 р. «Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Йорданського Хашимітського Королівства про морське торговельне судноплавство».....	213
Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Йорданського Хашимітського Королівства про морське торговельне судноплавство.....	213
Закон Украины от 13 декабря 2006 г. «О ратификации Соглашения между Кабинетом Министров Украины и Правительством Йорданского Хашимитского Королевства о морском торговом судоходстве».....	217
Соглашение между Кабинетом Министров Украины и Правительством Йорданского Хашимитского Королевства о морском торговом судоходстве.....	217
Приложение II	
Двусторонние соглашения СССР о торговом мореплавании (сводная хронологическая таблица).....	222
Соглашение по общим вопросам торговли и мореплавания между СССР и Федеративной Республикой Германия.....	226
Приложение к Соглашению по общим вопросам торговли и мореплавания между Союзом Советских Социалистических Республик и Федеративной Республикой Германии от 25 апреля 1958 г.....	228
Правовое положение торгового представительства Союза Советских Социалистических Республик в Федеративной Республике Германии.....	228
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Объединенной Арабской Республики о судоходстве.....	230
Морское соглашение между Правительством СССР и Правительством Французской Республики.....	232
Соглашение об устранении двойного налогообложения в области воздушного и морского транспорта между Правительством СССР и Францией.....	235
Договор о торговом судоходстве между Правительством СССР и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии.....	236
Протокол к договору о торговом судоходстве между СССР и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, подписанному в Лондоне 3 апреля 1968 г.....	240
Дополнительный Протокол к Договору о торговом судоходстве между СССР и Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии.....	241
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Королевства Нидерландов о торговом судоходстве.....	243
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Марокко о морском судоходстве.....	246
Соглашение о сотрудничестве в морском торговом судоходстве (подписанное правительствами Болгарии, Венгрии, Германской Демократической Республики, Польши, Румынии, СССР и Чехословакии).....	249
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Федеративной Республики Бразилии о морском судоходстве.....	252
Договор между Правительством СССР и Правительством Итальянской Республики о морском торговом судоходстве.....	255
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Итальянской Республики об освобождении от двойного налогообложения в области морского судоходства.....	259

Морское соглашение между СССР и Бельгийско-Люксембургским Экономическим Союзом.....	260
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Швеции о морском судоходстве.....	263
Протокол о взаимном освобождении судоходных предприятий от уплаты налогов.....	266
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Алжирской Народной Демократической Республики о морском судоходстве.....	267
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Королевства Дании о морском судоходстве.....	270
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Королевства Норвегии о судоходстве.....	273
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Финляндской Республики о морском судоходстве.....	277
Соглашение о морском торговом судоходстве между СССР и Иракской Республикой.....	280
Протокол о сотрудничестве и оказании взаимной помощи в области морского торгового судоходства.....	283
Соглашение между правительством СССР и Временным Военным Правительством Социалистической Эфиопии о торговом судоходстве.....	284
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Аргентинской Республики о морском судоходстве.....	287
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Аргентинской Республики об устранении двойного налогообложения в области международных морских и воздушных перевозок.....	290
Соглашение между Правительством СССР и Правительством между Португальской республики о морском судоходстве.....	292
Соглашение между правительством СССР и Правительством Республики Гвинея-Бисау о морском торговом судоходстве.....	295
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Греческой Республики о торговом судоходстве.....	298
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Республики Острова Зеленого Мыса о торговом судоходстве.....	301
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Республики Ангола о торговом судоходстве.....	304
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Ливийской Арабской Республики о морском судоходстве.....	307
Соглашение между Правительством СССР и Исполнительным Советом Республики Заир о морском торговом судоходстве.....	310
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Ямайки о торговом судоходстве.....	313
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Республики Гана о торговом судоходстве.....	316
Соглашение о морском судоходстве между Правительством СССР и Правительством Мексиканских Соединенных Штатов.....	319
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Исламской Республики Пакистан о торговом судоходстве.....	322
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Республики Мальта о торговом судоходстве.....	325
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Шри-Ланка о судоходстве.....	328
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Испании о морском судоходстве.....	331
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Тунисской Республики о морском судоходстве.....	334
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Сирийской Арабской Республики о морском торговом судоходстве.....	338
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Республики Кипр о торговом судоходстве.....	340
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Малайзии о морском транспорте.....	343
Соглашение между Правительством СССР и Правительством Соединенных Штатов Америки по некоторым вопросам морского судоходства.....	346

Приложение III

Convention on the International Regime of Maritime Ports, Конвенція про міжнародний режим морських портів, Конвенция о международном режиме морских портов.....	349
Statute on the International Regime of Maritime Ports, Статут про міжнародний режим морських портів, Статут о международном режиме морских портов.....	354
Protocol of Signature of the Convention on the International Regime of Maritime Ports, Протокол подписания Конвенции о международном режиме морских портов, Протокол підписання Конвенції про міжнародний режим морських портів.....	363

Приложение IV

Convention on Freedom of Transit, Конвенція про свободу транзита, Конвенция о свободе транзита.....	366
Statute on Freedom of Transit, Статут про свободу транзита, Статут о свободе транзита.....	369

Додін Є.В.

Д 603 **Двосторонні угоди України про торговельне мореплавство:** навч. посібник / Додін Є.В., Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. / під загальною редакцією академіка С.В. Ківалова – Львів: «Сполом», 2009. - 380 с.

ISBN _____

Міжнародне морське судноплавство на сьогодні підтверджує своє провідне положення на ринку транспортних послуг з перевезення вантажів і пасажирів та є одним з найяскравіших проявів міжнародного співробітництва та інтеграції. Одним з найбільш яскравих прикладів двостороннього співробітництва в сфері морського торговельного мореплавства є угоди між урядами держав про морське торговельне судноплавство. Укладення подібних угод є важливим кроком для подальшого розвитку перспективних напрямків співробітництва в сфері морського судноплавства між державами, налагодження торгівельно-економічних зв'язків, поліпшення взаємних умов транзиту та перевезень пасажирів і вантажів, зміцнення добросусідських відносин. Навчальний посібник містить тексти двосторонніх угод України про торговельне мореплавство двосторонні угоди колишнього СРСР з цього питання, які на сьогоднішній день не втратили сили у світлі дії Закону України «Про правонаступництво України», Міжнародну Конвенцію і Статут про свободу транзиту 1921 року, а також теоретичний матеріал, що стосується укладення та дії двосторонніх угод про торговельне мореплавство. Угоди України про торговельне судноплавство представлені як українською мовою, так і в авторському перекладі на російську мову, конвенції та статuti про режим портів і про свободу транзиту представлені мовою оригіналу, а також у перекладі російською та українською мовами.

Навчальний посібник може бути використаний студентами юридичних та спеціальних технічних вузів при вивченні навчальних дисциплін «Морське право», «Морське приватне право», «Митне право», воно також буде корисним всім, хто цікавиться питаннями морського права, а також практичним працівникам морського господарського комплексу, вченим і фахівцям з точки зору застосування, вивчення угод, узагальнення накопиченого досвіду та розробки нових пропозицій.

Dodin E.V.

Bilateral Agreements about Trade Navigation of Ukraine / Dodin E.V., Kuznetsov S.A., Averochkina T.V. / under general editing of academician S.V. Kivalov. – Lviv: «Spolom», 2009. - 380 p.

The international sea navigation confirms its leading position in the market of transport services in transportation of cargoes and passengers. The international sea navigation is one of brightest example of the international cooperation and integration. One of most vivid examples of duplex cooperation in sphere of sea trading navigation are agreements between the governments of the states about sea trade navigation. Signing of such agreements is the important step for the further development of perspective directions of cooperation in sphere of sea navigation between the states, adjustments in trade and economic relations, improvements of conditions concurrent of transit and transportations of passengers and cargoes, strengthenings of a good-neighbourhood. This training aids contains texts of duplex agreements of Ukraine about trading navigation, duplex agreements of the former USSR on this question which for today have not lost the force in the light of action of the Law of Ukraine «About assignment of Ukraine», the International Convention and the Statute on the international regime of ports, 1923, the International Convention and the Statute on freedom of transit, 1921, and also the theoretical material, concerning the signing and actions of duplex agreements about trade navigation. Ukraine's agreements on trade navigation are presented in the Ukrainian language, and in an author's translation on Russian, conventions and statutes about regime of ports and about freedom of transit are presented on a source language, and also in a translation into Russian and Ukrainian languages.

This book can be used by students of law and special technical colleges at studying of subject matters «Maritime law», «Maritime private law», «Customs law», it also will be interesting to all who is interested in marine law subject, and also practical workers of sea branch, scientists and experts from the point of view of application, studying of agreements, generalisation of the saved experience and working out of new offers.

Навчальне видання

Додін Є.В., Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В.

Двосторонні угоди України про торговельне мореплавство

Начальний посібник

Під загальною редакцією академіка С.В. Ківалова

Додрукарська підготовка - ПП Шерман М.Д.

Формат 60x84/8. Папір офсетний. Гарнітура "GaramondCTT".

Друк офсетний. Ум.- друк. арк. 55,8. Тираж 300 прим. Зам. № _____.

Видавництво "Сполом". Львів, вул. Краківська, 9.